

МАСЛА - АВТОХИМИЯ - АВТОКОСМЕТИКА
LIQUI MOLY
LIQUI MOLY
DIESEL-SPÜLUNG
Entfernt Ablagerungen. Reinigt das gesamte Kraftstoff-System.
LIQUI MOLY
INJECTION-REINIGER
Reinigt verschmutzte Benzin-Einspritzsysteme. Für optimale Motorleistung und Sauberkeit. Schützt das gesamte Kraftstoff-System vor Rost und Korrosion.
LIQUI MOLY
Engine Flush
Motor Reiniger
ПРОМЫВКА ДВИГАТЕЛЯ
5 МИНУТ
Befreit den Motor von schädlichen Ablagerungen und Rückständen.
LIQUI MOLY
SPEED TEC
Verbessert die Beschleunigung - einfach dem Benzin zugeben
Ощутимо повышает ускорение. Просто добавить в бензин.
BENZIN
Benzin
LIQUI MOLY
Diesel
Gegen Versulzen von Diesel-Kraftstoffen.
PROFESSIONAL ADDITIVE
MADE IN GERMANY
правильные машины и горячие девчонки!
ТЮНИНГ автомобилей
ФОРСАЖ
#1 январь 2005
Peugeot 205
Honda Civic Type R
VW Vento
Peugeot 306
Nissan 200sx
VW Corrado
Subaru Forester
ВАЗ 2112
Dream Car: Toyota Supra TT
WARNING: SEXY GIRLS INSID
Внутри 2 ПОСТЕРА!
mediasign publishing house
4 607082 390096
WWW.FRSG.RU

№1 (3) 2005

Главный редактор
Игорь ПОПОВ
popov.igor@mediasign.ru
Главный художник
Ирина ФУФАЕВСКАЯ
Заместители главного редактора
Денис АРЕНДАРЧУК
Лада МЯГКОВА
Выпускающий редактор
Марина ТАГЕР
Редактор
Яков СИМОНОВ
Фото на обложке
Павел БЛЮДЕНОВ
Фотографы
Павел БЛЮДЕНОВ
Алексей МЕЖНЕВ
animelist.ru, dvdspecial.ru, narod.ru, koolart.ru, imbd.com,
Руководитель отдела фотоиллюстраций
Владимир СЕДОВ

Дизайнер по рекламе
Виктор ПРОФАТИЛОВ
Михаил АРХИПОВ
Верстка
Людмила РАБЦУН
Светлана ЗАХАРОВА
Евгений СНЫТКИН

Издательство Car Passion
(журналы Car&Music,
Тюнинг автомобилей,
ТА.Форсаж)
Издатель
Денис КАЛИНИН
kalinin.denis@mediasign.ru
Директор по рекламе
Павел ПОНОМАРЕВ
ponomarev.pavel@mediasign.ru
Менеджеры по рекламе
Яна ДУБАСОВА
Людмила ЖИДКОВА
Светлана СКОБЕЕВА

Учредитель и издатель
ООО „Арт Аудио пресс"
Издательский дом „Mediasign"

mediasign publishing house

Председатель совета директоров
Юрий ЦЕБЕРС
tsebers.yuru@mediasign.ru
Исполнительный директор
Станислав БОБРЫШЕВ
bobryshev.stanislav@mediasign.ru
Руководитель службы
продаж рекламы
Михаил ВАСИЛЕВСКИЙ
vasilevsky.michael@mediasign.ru
Директор по маркетингу
Евгений ГРИГОРЬЕВ
grigoryev.evgeniy@mediasign.ru
Менеджер по спецпроектам
Юрий НЕМКОВ
nemkov.yura@mediasign.ru

Генеральный управляющий
Олег АРГИРОВ, Camden Partners LLP
argirov.oleg@mediasign.ru
Директор по распространению
Александр ГЛЕЧИКОВ
glechikov.alexander@mediasign.ru
Финансовый директор
Елена БУГАЙЦОВА
Менеджер по маркетингу и PR
Мария ИРТЮГА
irtuga.maria@mediasign.ru
Руководитель отдела препресс
Сергей КУЧЕРЯВЫЙ
kucheriavyi.sergey@mediasign.ru

Адрес редакции:
Москва, 101000, Главпочтамт, а/я 174
Тел: (095) 510-1523, 510-1524, 510-1525

Представительство
в Санкт-Петербурге:
Телефон/факс: (812) 320-8789
E-mail: info@aap.spb.ru

Типография
Lietuvos Rytas
Тираж 66 900 экз.

Зарегистрировано
Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания
и средств массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № 77-18266 от 6 сентября 2004

Цена свободная
За содержание рекламных объявлений редакция
ответственности не несет.







Салют, братья-читатели!

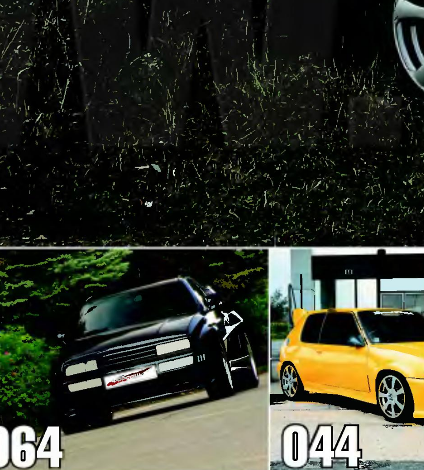
**Без долгих предисловий поздравляем вас с Новым годом!
Да свершится в ближайшие 12 месяцев тюнинг, о котором вы давно мечтали; пусть разом подобреют (а лучше – улетят веселой стаей в теплые края) все злые гаишники; пусть подружки станут умолять разрешить им подкачать шины, а „бабло" польется в ваши карманы великой рекой Хуанхэ!
Ну и конечно, дружите весь год с „Форсажем" – тогда уж точно все будет супер!
Кстати, о дружбе; вернее, о том, как становятся нашими авторами.
Демонстрируем, так сказать, наглядно.
Недавно редакция получила из славного города Екатеринбурга следующее письмо.**

Привет, „Форсаж"! Как дела?
Недавно приобрел ваш журнал. Много чего интересного, да и оформление вполне... Кстати, сам я автодизайнер, учусь в УрГАХА, на промдизайне. С тачками дружу с яслей, короче, свой в доску. Предлагаю вам в „Форсаже" открыть раздел „дизайн", в котором можно обсуждать всякие разные дизайнерские новинки, проблемы, открытия и т. д. Все это реально разбавлять по полной программе крутыми эскизами. В принципе, можно и весь журнал утрамбовать скетчами. Когда видишь не только фото, но и авторские эскизы к ним, это всегда радует глаз. В общем, если вам интересно, рад буду сотрудничать. А чтобы убедить вас в том, что все выше рассказанное не „вата", прикрепляю пару-тройку своих скетчей. Думайте.
С уважением, iV volkov.

Мы подумали. Посмотрели скетчи. Понравилось! Быстро связались с Екатеринбургом... Итог: уже в этом номере вы увидите пару иллюстраций нашего нового автора Вани Волкова, который помимо „респекта" получит еще и неплохой гонорар.
Вот так все просто. Пишите. Предлагайте. Обретайте славу и деньги!
С уважением – ваш „Форсаж"!



Автомобили

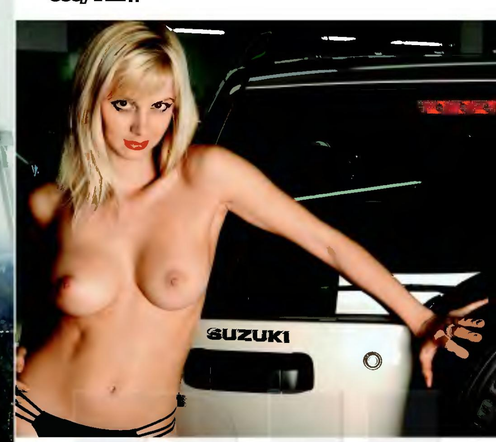








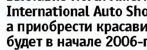
Sexy Girls



И все остальное

Sky от Saturn

Американский концерн Saturn опубликовал первую информацию о совершенно новой модели, знаменующей собой новое направление в дизайне автомобилей этой марки. Спортивный родстер будет называться Sky (почти SkyLine!). Заднеприводный (!) двухместный автомобиль пополнит ряд новинок, которые Saturn обещает представить в ближайшие два года. Широкой публике машинку покажут в Детройте, на ближайшей выставке North American International Auto Show (NAIAS), а приобрести красавицу можно будет в начале 2006-го года.



Перекалибровка

С 2005 года национальная гоночная серия Lada будет проводиться по формату чемпионата Европы ETCC. Серия получит два класса — „Кубок Лада“ и Lada Revolution. Если вкратце, заезды будут проводиться по следующей схеме: во время первого машины участников будут располагаться на старте по результатам квалификации, а во втором — 8 лучших гонщиков первого заезда стартуют в обратной последовательности, остальные же — в порядке финиша в первой гонке.

Volvo на стереидах...

Шведы на автосалоне в Лас-Вегасе планируют презентовать прототип V50 SV и подумывают о его серийном производстве. В новой машине в качестве силовой установки будет использован пятицилиндровый турбомотор объемом в 2,5 литра и мощностью в 340 л. с. Благодаря этому автомобиль сможет разменивать первую сотню за 5,5 секунд. Двигатель будет работать в паре с ручной КПП от Getrag и полным приводом. Тормозами станет заведовать система от AP Racing. Авто получит низкую, жесткую подвеску и будет опираться на 18-е колеса с резиной Pirelli Corsa. Что ж, поживем — увидим...



Права и обязанности

По настоянию нашего бдительного ГИБДД в обозримом будущем планируется отбирать права за проезд на красный сигнал светофора и за превышение скорости на 40 км/ч. К этой мере призывают цифры статистики: за последние 10 лет на дорогах России погибло более 200 тысяч человек — по большей части, в результате именно этих правонарушений. Согласитесь, есть доля истины в этих мерах, но главное, чтобы это привело к реальным действиям, а не к „росту стоимости акций АО ГИБДД при продаже их с рук“...



Уупс...

С первого декабря 2004 года вступил в силу закон, по которому с 7 утра до 22 вечера будет действовать запрет на въезд в Москву транспорта грузоподъемностью более тонны. Въезд ограничен пределами 3-го транспортного кольца. Другими словами, теперь, если вы откроете окно, в него не выставится выхлопная труба очередного грузовика. Правда, останутся этакие „мстители“, так как въезд все же будет разрешен при наличии специального разрешения ГИБДД, а их выдадут, надо полагать, предостаточно.

Наглядная агитация...

Этим выражением наиболее полно можно охарактеризовать поступок компании Mazda. Для рекламы своего нового минивена Premacy компания решила создать самый длинный плакат в мире. На нем слоган Mazda Premacy „Одна радость для всех“ помимо самого авто будут подтверждать своим довольным видом... 60 семей в полном составе...



Русский DTM

С разных сторон к нам стали просачиваться слухи, что в Москве хотят провести этап DTM. Якобы об этом заявил Ханс Вернер, организатор серии ITR. В качестве трассы хотят использовать Воробьевы горы. В последний раз гонки у МГУ проводились в 2001, и тогда с действом был связан большой скандал из-за полной непригодности трассы. Сейчас же положение усугубили еще и „лежачие полицейские“, в изобилии размещенные на „Смотре“ для борьбы со стрит-рейсерами. Однако...

Итальянский темперамент

Мастера из компании Autodelta представили публике свое новое творение. Им стало купе Alfa Romeo GT. Постарались ребята на славу. Мощность солидного 3,2-литрового „сердца“ была увеличена благодаря перепрограммированию блока управления двигателем и установке механического нагнетателя. При этом количество лошадиных сил под капотом возросло с 240 до 320. После такого вмешательства авто выстреливает с 0 до 100 км/ч за 5,4 секунды. А „максималка“ составляет внушительные 284 км/ч. Естественно, тормоза и подвеска переработаны под возросший потенциал двигателя. Тормозные диски теперь имеют в диаметре 330 мм и работают в паре с четырехпоршневыми суппортами brembo. А подвеска получила занижение по кругу и стала жестче на 30 %. Кузов украшает фирменный обвес. В него входят передний и задние бампера, спойлер-накладка на багажник, накладки на пороги и воздухозаборники.

Москва открылась

В середине ноября ушедшего года на Каширском шоссе открылся крупнейший в Европе автомобильный центр „Москва“. На шести этажах торгового комплекса „поселились“ автомобили ведущих мировых производителей. Общая площадь гиганта составляет 130 000 кв. метров. В АТЦ „Москва“ на 30 000 кв. метров разместились новейшие модели и выставочные образцы из Европы, США, Японии и Кореи. Во втором, пятиуровневом, здании расположены парковка на 2000 „машиномест“, автомойки, сервисные станции и более 500 магазинов автоаксессуаров и запчастей. Условия их покупки приобретают особую актуальность с наступлением зимнего периода. АТЦ „Москва“ – единственная в Белокаменной крытая автомобильная торговая площадка, позволяющая покупателю сделать свой выбор, невзирая на неблагоприятные климатические условия.



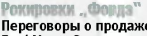
У mustang-а сорвало крышу!

В начале 2005 года на автошоу в Детройте компания Ford представит открытую версию своего легендарного Mustang. Внешне авто будет отличаться от своего предка лишь складным верхом. А вот внутри кузов открытой версии будет усилен для придания большей жесткости на кручение... Линейка двигателей останется той же, что и ранее. Покупателям будут предложены либо 210-сильный 4,0-литровый v6, либо же 300-сильный 4,6-литровый v8.



Рокировки „Форда“

Переговоры о продаже концерном Ford Motor Co. своих отпрысков Jaguar Racing и Cosworth увенчались успехом. Информация о сумме сделок, естественно, не разглашается. Известно лишь, что австрийская компания Red Bull стала обладателем Jaguar Racing, а Cosworth приобрели Кевин Калховен и Джеральд Форсайт, совладельцы заокеанской гоночной серии Champ Car. Также Ford Motor Co. объявил о продолжении участия в чемпионате мира по ралли.





Клуб и техцентр в одном флаконе

Не так давно в столице с большим успехом прошел фестиваль Nokia Lab. К этому событию было приурочено открытие уникального, по словам создателей, проекта — тюнинг-клуба „Mechanika“, современного технического центра по обслуживанию, ремонту и тюнингу автомобилей и мотоциклов. Площадь нового заведения — около 2500 кв. м!

Спектр услуг и инфраструктура клуба достаточно широки — от купли, продажи и заказа техники, ее обслуживания и ремонта любой сложности до глубокого тюнинга кузова и интерьера, а также эксклюзивного дизайна.

При разработке проекта огромное внимание было уделено не только его функциональности, но и самой концептуальной идее, а именно — развлекательной стороне заведения. Практически впервые на базе высокотехнологичного техцентра с развитой инфраструктурой (кофе-бар, интернет-кафе) существует еще и клуб по интересам. Раз в месяц площади „Mechanika“, представляющие собой единые объемные пространства в стиле „индустриального хай-тека“, за одну ночь „перепрофилируются“ во вместительные шоу-площади для проведения концертов отечественных и западных талантов электронной музыки...

Tech art — одним словом! Супер! Спешите посетить!

ТЕКСТ: Дмитрий КОЛОТИЛИН, ФОТО: Paul AERODECK

Не SEMA, но жить можно

Московская выставка „Спорт Мотор Тюнинг" негласно считается главным мероприятием тюнингового мира отчизны. Каждый год в конце ноября на ВВЦ собираются лучшие „тюнинховые" силы, за исключением разве что тех, кто в это время лихорадочно собирается в Essen или принципиально предпочитает SEMA. Что ж – у них своя правда, но мы сегодня сосредоточим внимание исключительно на заметных фигурах российского рынка.

Откровенно говоря, посетив уже пятое подряд мероприятие на ВВЦ, пребываю в смешанных чувствах. С одной стороны, выставка стала больше, что не может не радовать. С другой – увеличение площадей произошло в основном благодаря притоку спортивных команд. Собственно же тюнинг изменился незначительно и, увы, не в лучшую сторону. Большая часть машин уже неоднократно выставлялась на различных шоу, хотя и новенькие тоже были.

Спорт

Эта часть экспозиции была представлена в нынешнем году более чем достойно. Балом правили стенды КамАЗа и ВАЗа. Так, аккурат у входа, посетителей встречал боевой „дакаровский" КамАЗ! Стоя рядом с этим монстром, которого в легендарном ралли никто не может порвать уже в течение многих лет, невольно проникаешься гордостью за страну. Правда, тут же понимаешь, почему остальная продукция такая блекленькая: вот она, неучтенная прибыль, – в титановых мостах и облегченных панелях...

На ВАЗовском стенде представлены вариации на тему „спорт": от кроссовой „копейки" до кольцевой „десятки". Поностальгировать можно было возле прототипа Lada Samara T3, который тоже в свое время участвовал в Дакаре. Наличествовало и некое свое прочтение



А эту черную Supra я где-то уже видел.



Машины на стенде компании „MDS" — одни из самых интересных в разделе тюнинга.



Нормальная выставка с нормальными машинами.

обвеса EVO WRC на „двенашке“, и мечта любого „ТАЗовода“ – „десятое“ купе: автомобиль, который всегда есть на всех выставочных стендах АвтоВАЗа, но который невозможно купить.
Естественно, вновь были представлены разнообразные „кубковые аппараты“, начиная от Lada Revolution, Honda, Citroen и заканчивая формулой „Русь“. Традиционно привезли и болид Формулы 1 – любимый экспонат российского тюнингового зоопарка.

Тюнинг

Большинство до боли знакомых экспонатов не вызывали ничего, кроме стойкого чувства отвращения. Сосредоточимся, однако, на новинках.
На стенде компании „MDS Tuning lab“ народ как магнитом притягивали к себе три красавицы: 600-сильная черная Toyota Supra, Mazda RX 7 и алая Mitsubishi 3000 gt, под капотами коих можно было увидеть несколько „ядерных реакторов“. Сам же стенд компании поразил креативной мыслью его создателя: три машины посреди „поля“ – картина из серии „три грации“.
Компания „Alex Group Master“, в свою очередь, представила собственное видение доработки внешности автомобилей VW Passat и Mitsubishi Pagero. Оба аппарата, выкрашенные в радикальный красный цвет, обзавелись эксклюзивным обвесом, а последний получил еще защиту из труб необычной формы. В качестве дополнительной „фишки“ по его кузову усадили черных пауков.
Стенд „9000prm“ встречал гостей „кивкой“ Type R с карбоновым оперением, прикрывающем шикарную начинку, и не менее интересным Accordom. „Спортмобиль“ представил очередную заряженную версию Mitsubishi Lancer Evolution – sx 500. Наглядный пример того, что из этого легендарного „японца“ можно выжать еще немало... Притягивали взгляды посетителей и Nissan 350z и Vw Polo, у которых помимо прочего двери открывались вверх, а также Hummer с диджейским пультом в кузове!
Запчасти, комплектующие и аксессуары для автоспорта и тюнинга – отдельная песня для журналов каталожного типа; мы же отметим, что этого добра было полно...
Родимый автопром тоже не был обделен вниманием. Так на стенде фирмы „Суперкарс клуб“ были представлены сразу три доработанных ВАЗика – один 2112 и два 2108.
Пацаны из „Липецк моторспорт“ привезли заряженную желто-черную 2110.
„Лукойл рейсинг“ представил ураганный ВАЗ 2110, прошедший комплексный тюнинг и, после того как в нем включили музыку, озвучивавший добрую половину всего огромного павильона.
Интересно, что на все данное хозяйство со своего стенда исподлобья посматривали... наши любимые ГИБДДэшники. Периодически они на весь зал врубали сирену, напоминая, видимо, о своем царственном присутствии...
А еще на выставке торчала почему-то... палатка с медом! (Возможно – чтобы разбавить бочку с дегтем, хотя кто ж этих организаторов поймет...)
Пытаясь подобрать одно, наиболее точное, слово для характеристики состоявшегося действа, я решил остановиться на сакраментальном „нормально“. На Пятой международной выставке „Спорт Мотор Тюнинг“ имеющиеся минусы почти перекрылись немногочисленными, но весомыми плюсами, однако такое знаковое мероприятие должно неуклонно и динамично развиваться год от года, чего, к сожалению, пока не очень заметно.
P.S. На нашем собственном стенде как всегда разыгрывались призы от компании Pro Sport. Надеюсь, и вам что-то досталось. FSZ



Чего-чего, а псевдо-спортивных аксессуаров на шоу хвататло.







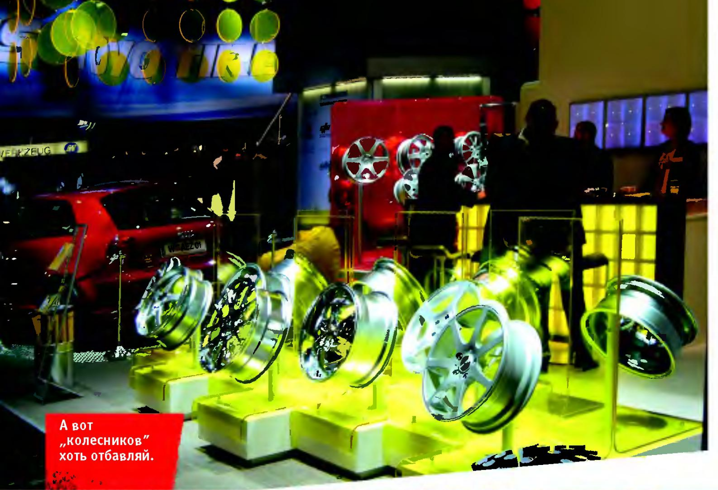
Символично, что одно из крупнейших европейских событий в мире тюнинга случилось аккурат после столичной выставки СМТ. Удержаться от сравнений непросто, тем не менее, постараемся, поскольку едва ли корректно сравнивать, например, Марс с Землей.

Жизнь на Марсе

Essen Motor Show 2004

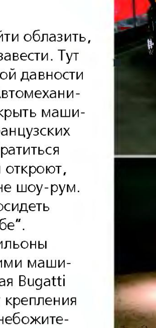
JE-Design, традиционно показал новые разработки для немцев.

Что греха таить, были у меня мысли поддаться примеру коллег из многих автожурналов и с серьезным выражением лица „выстучать по клавиатуре", что, дескать, эта выставка далеко не показатель и вот в Лас-Вегасе все намного „навороченней" и круче. Или с сухостью абсолютно уставшего от всего этого „забугорья" журналюги рассказать о премьерах, сделать пару выводов и предложить уважаемому читателю в основном любоваться иллюстрациями и подрисуночными подписями. (На самом деле такие грандиозные форумы нужно снимать в режиме нон-стоп и вкладывать в журнал диск, иначе, как ни крути, получается лишь жалкое подобие того, что было в реальности.) Но корчить из себя какого-то супермэтра не хочу, поэтому попробуем посмотреть на выставку глазами человека, впервые попавшего на Essen Motor Show и испытавшего истинное наслаждение. (Замечу, кстати, что фотки с подписями все равно будут!)



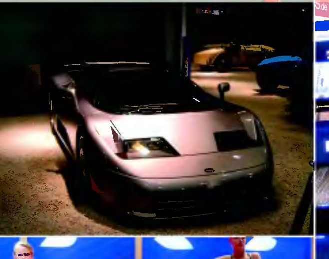
А вот „колесников" хоть отбавляй.

концептов с туманным прошлым, будущим и настоящим. Каждый уважающий себя и своего покупателя концерн привез помимо базовых моделей несколько заряженных и какой-нибудь спортивный болид (в Эссене в основном были ДТМовские машины и Ф1). Почти на каждом стенде крупного экспонента – как правило, производителя – есть импровизированный магазинчик с сувениркой по бросовым ценам (в отличии от Москвы, где к выставке их поднимают, а не снижают). За „копейки" можно было купить кружку, майку, бейсболку и прочую мелочь с логотипом любимой спортивной команды. Побродив около часа только по этому павильону (до тюнингового еще не дошли), ощущаешь, что крыша уже слегка „подъезжает". Все стенды открыты для посещения, к каждой машине можно подойти облазить, залезть внутрь и при желании завести. Тут мне вспомнился случай годичной давности на питерском салоне „Авто + Автомеханика". В ответ на мою просьбу открыть машину представитель одного из французских концернов порекомендовал обратиться в автосалон дилера, мол, там и откроют, и покажут, а у нас выставка, а не шоу-рум. Здесь такого и в помине нет: посидеть можно даже в новенькой „Ламбе".
Но пойдем дальше, минуя павильоны с олд-таймерами и экзотическими машинами, среди которых уникальная Bugatti EB 112 со следами саморезов от крепления номера, Ferrary Enzo и прочие небожители, – переходим, наконец, в раздел, ради которого, собственно, мы и приехали.













Если вы попадаете в Эссен через аэропорт Дюссельдорфа, что, наверное, наиболее разумный способ добраться до выставки, дорога от терминала до главного вокзала займет не более получаса на скоростном экспрессе. А дальше, стоит только выйти в город, шансов не найти мотор-шоу практически нет. На каждом (без преувеличения!) столбе указано направление движения в сторону Messe Essen – основного местного выставочного центра, где проводятся все крупные мероприятия. Через каждые два столба висит объявление (на английском) с номером поезда подземки, следующего до мотор-шоу. (Вспомните любое московское автособытие и представьте себя на месте человека, впервые попавшего в столицу. Чтобы добраться из Шереметьева до Экспоцентра, нужно быть, по меньшей мере, ясновидцем и уж конечно в совершенстве знать русский язык. Ну да Бог с ним, с Экспоцентром, вернемся в Эссен.)
С северного входа сразу попадаешь в павильон № 3. (После касс, естественно. Билет, кстати, стоит 11 евро, что, по местным меркам, примерно равно цене кружки хорошего пива и хот-дога). Павильон – один из трех новых, появился только в этом году, что существенно расширило выставочные площади. Теперь помимо тюнинговых компонентов на выставке можно найти и просто автомобили – в смысле, серийные. Однако стенд автомобильного концерна ТУТ – это не стенд АвтоВАЗа у НАС. Здесь нет недоделанных, наспех покрашенных

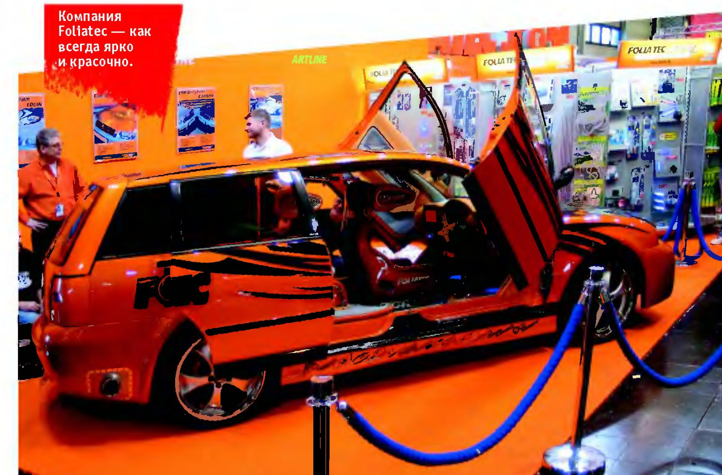
Ламбо-двери – на каждой второй машине.

Под тюнинг отведено в общей сложности четыре больших павильона и масса мелких. Самый большой одновременно и самый пафосный. Он весь в блеске, шике и хроме. Здесь представлены такие ателье как Brabus & Startech, Lorienssеr, Cardi, Cobra, Hamman – высший свет, в общем. Причем, стоит вам на секунду задержаться возле стенда, непременно услышите „Can I help you?". Тут же вам предложат посидеть в машине, а может, и тест-драйв! Во как!

Чуть менее напыщенные ателье обитают по соседству, но, если откровенно, с точки зрения обычного тюнера, все это несколько второстепенно. Ведь все мы понимаем, что Carlsson и Berttone – это, по сути, машины из другой жизни, наверное, пятой по счету, если в течение предыдущих ничего не есть, а только копить деньги. Поэтому поспешим в маленькие павильончики, раскиданные по всей выставке. Именно там разместились небольшие конторки, „барыжничающие" или производящие тюнинг.
Большая часть стендов тут напоминает выездные магазины, точнее, развалы запчастей – что-то типа нашей „южки". И это выглядит совсем не дико – посетители приходят не только посмотреть на достижения других, но и приобщиться к миру тюнинга. Ведь как удобно: на стенде любимого производителя увидел понравившуюся модель, скажем, переднего бампера, а через два метра в расположенном здесь же магазине приобрел и потащил в теплый гараж к своей не детской игрушке.

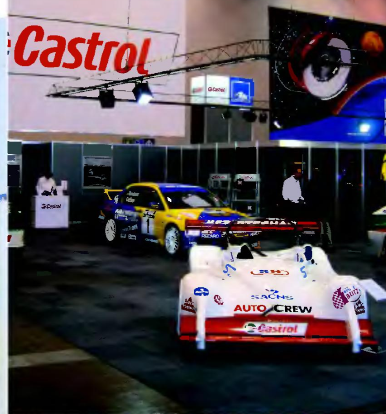
На удивление небольшой раздел „Кар аудио" построен по такому же принципу. Скромненькие экспозиции (в отличие от московских трехэтажных „дворцов") крупных производителей и масса мелких стендиков-магазинов. Впрочем, думаю, коллеги из братского издания „Car & Music" увидели куда больше меня...

Я заметил, что большинство средних компаний (чаще всего это семейный бизнес) узко специализированы по какому-нибудь одному виду модификаций – скажем, обвесам. Почти нет фирм, занимающихся глубокой доработкой машины (в плане мотора). Из тех, что на слуху, немецкая фирма Schrick – производитель распредвалов. Объясняется такая ситуация довольно просто. В Германии, как и во всем Евросоюзе, нельзя просто купить запчасть – например руль – и прилепить на свою машину. Любое изменение конструкции должно происходить под чутким контролем органов, следящих за техническим состоянием авто. С приобретенным девайсом нужно явиться в TUV (этот самый орган) за сертификатом соответствия „данного устройства данному автомобилю". И все это, разумеется, не бесплатно! Чем сложнее элемент, тем „проблемнее" его сертифицировать.



Компания Foliatec – как всегда ярко и красочно.

Мы оденем всю страну. Любую. Sparco.





Оттого и пользуются спросом детали, по минимуму влияющие на ТТХ машины: обвесы, оптика, выпуск (маффлеры, точнее) и т. п. На выставке без особых проблем можно найти „подвесочников" (тут и H&R, и Koni, и Bilstein), но больше всего, безусловно, было „колесников" – такого разнообразия дисков в одном месте я лично не видел... Приятно, что среди них обнаружился и отечественный производитель! Да-да, именно производитель – свою продукцию в Эссен привезла компания ВСМПО. Молодцы, так держать!.. А еще имелся на выставке шикарный зал, до которого мы добрались лишь на второй день. Небольшой такой, в полуподвальном помещении. Там нон-стопом проходило шоу „модифицированных машин" – что-то типа тюнинг-парада, с шикарнейшим выступлением лоурайдеров, мини-стриптизом и экскурсией по расположенным неподалеку необычным экспонатам. Отличительная черта машин в этом зале – их уникальность. Здесь можно было найти самые знаменитые концепты прошлых шоу, автомобили из известных кинофильмов или просто оригинальные авто. Те, которые не для езды, а, скорее, для глаза.

В заключение еще пару слов об организации. Люди! На данной выставке все действительно сделано для посетителя! На всей территории можно не выпускать сигарету из зубов, на каждом углу пепельница, в каждом павильоне – небольшая забегаловка с горячим кофе и вполне приличным меню из первых и вторых блюд (и это не считая закусочных с сэндвичами). Что характерно, цены точно такие же, как в городе, а не задраны до астрономических высот, как вы сами понимаете где... Словом, удобно, комфортно и чертовски интересно! FSZ









Единственный представитель России на выставке.

ТЕКСТ: Екатерина ГУЩИНА, ИЛЛЮСТРАЦИИ: Виктор ПРОФАТИЛОВ

На сцене – никаких извращений!

В чилийской столице инсценирована знаменитая „Камасутра“. Поставлена она на сцене театра в Сантьяго под названием „Оскорбление морали“. Актеры имитируют перед публикой все позы, описанные в древнеиндийском пособии по эротической технике. Примечательно, что афиша спектакля содержит предупреждение: „Сугубо традиционный секс. Гомосексуалистов и садомазохистов просим не беспокоиться“.

Комментарий „Форсажа“: Правильно! Даешь сексуальное просвещение! Только вот почему актеры ИМИТИРУЮТ позы?!

Обезьяны пропустят по маленькой

Администрация зоопарка индийского город Лакнау, как пишет местная газета „Дейник Уджала“, решила всю зиму регулярно давать обезьянам бренди, чтоб бедные приматы не мерзли и не страдали простудой. Спиртное перед употреблением будет разбавляться горячей водой, а ежедневная доза устанавливаться по науке – в соответствии с возрастом и весом животного. Бренди на благое дело отогрева животных отпущено с государственных складов.

Комментарий „Форсажа“

Что характерно – ни одна обезьяна от халявной выпивки не отказалась. Умные все-таки они животные; одно слово – родственники! Вот только есть опасение, что вслед за мартышками свою дозу „для сугрева“ потребуют и слоны! Тогда Индия уж точно лишится своего „стратегического алкогольного запаса“...

Высокое искусство для сортиров

Фред Саупер из британского городка Ньюэнт официально отстоял право держать в туалетах принадлежащего ему ресторана статуи обнаженных мужчин и женщин. Фигуры изваяны „в полный рост“: мужские установлены в комнатах „для дам“, женские – „для джентльменов“. Идея украсить таким образом сортиры 30 лет назад пришла супруге хозяина заведения, которая предположила, что это будет забавно. И угадала – люди обычно выходят из кабинок, покатываясь со смеху. Однако нашлись все-таки ханжи, которые сочли шутку ресторатора порнографией и подали жалобу. Полицейская комиссия, исследовав фигуры в уборной, обнародовала свое заключение в местной газете: статуи – произведения искусства, ничего непристойного в них нет, тем более что мужчины представлены не в возбужденном состоянии. Поэтому пусть стоят и дальше.

О любви к зверушкам

С необычным проявлением любви к животным столкнулись сотрудники террариума „Мир тьмы“ в зоопарке Бронкса (Нью-Йорк). Молодой человек разделся донага и нырнул в аквариум с крокодилами. Затем он попытался погладить одну из рептилий. Американские кайманы, видимо, идиотов не едят: хлопца даже не покусали. А вот служителям зоопарка и полицейским пришлось повозиться, прежде чем любителя животных вытащили из воды, скрутили и препроводили на осмотр к психиатру.

На Тайване произошел случай еще более клинический: лев в зоопарке Тайбея изрядно помял проповедника, пожелавшего обратить его в христианство. Некто Чен Чун Хо прыгнул в вольер с хищниками и закричал: „Иисус спасет вас!“ После этого он заявил льву: „Давай, укуси меня!“ Царь зверей не преминул последовать его совету и для начала разодрал зубами пиджак Чена. Миссионер, не выказывая паники, присел на валун, а лев укусил его за руку, опрокинул на спину и стал драть штаны, пытаясь добраться до ноги. Подоспевшие охранники отогнали льва водометами, а затем пальнули в зверя шприцем с успокоительным.

Комментарий „Форсажа“

А ведь повезло тебе, дядя! Леву-то, как выяснилось, только-только покормили... Проповедовал бы ты лучше овечкам или тушканчикам каким. Целее будешь...

ГИБДД пересаживается на... дирижабли!!!

Новый способ борьбы с нарушителями правил дорожного движения изобрели наши доблестные ГИБДДшники. Теперь они будут сваливаться на головы лихих водителей не только в переносном, но и в прямом смысле. С неба. Точнее – с дирижабля! Совсем скоро воздушное пространство столичного региона начнут патрулировать прибывшие из довоенного прошлого аппараты, наполненные газом, с инспекторами ГИБДД на борту.

Нет, ну вы представляете картину? Мчитесь вы лихо по дороге, обнимаете за плечи очаровательную блондинку – и вдруг прямо на крышу вашего мустанга десантируется дядька с полосатой палочкой, давно уже засекший с дирижабля все ваши рейсерские подвиги. И все! „Выходи из машины! Руки на капот!“ И ведь не услышишь их: подкрадутся бесшумно – и цап за шиворот!..

Если же серьезно, то испытания дирижаблей ГАИ действительно начались. Пока, правда, не хватает специально обученных пилотов, но за этим, говорят, дело не станет. Приобщиться к экзотике готовы многие...

Комментарий „Форсажа“: Ну хорошо, хоть не истребители со стратегическими ракетами „воздух–земля“. Вот это было бы действительно стремно...

Министра доконали женщины!

Бывший глава австрийского Министерства по проблемам женщин (представляете – бывает и такое!) Герберт Хаупт признал, что страдает необычным видом нарушения слуха. Бедолага с некоторых пор не может слышать женские голоса!

Недомогание экс-министра, который три года разруливал проблемы женского населения Австрии, было раскрыто на одном из заседаний парламента. Во время дебатов Хаупт пожаловался, что не в состоянии понять слов коллеги женского пола. Позже он признал, что страдает нарушением слуха: не может слышать звуки с частотой выше 3500 Герц, а именно в этом пределе обычно находятся голоса прекрасной половины человечества.

Комментарий „Форсажа“

Между прочим, бедный герр Хаубт был первым в истории страны мужчиной, возглавившим министерство по проблемам женщин, – и вот чем все кончилось! Эх, меньше надо было всякую фигню слушать! Братья, если подруги начинают нести бред – затыкайте уши! А то мало ли что...

Девушки и дедушки

Мексиканские власти запретили разводы! Нет, конечно, не все, а лишь те, причиной коих заявлена импотенция. Член парламента Роберто Чапула заявил: „Мы вынуждены были пойти на эту меру. Многократно возросло число молоденьких хищниц, которые женят на себе престарелых мужчин, а затем требуют расторжения брака на основании половой недееспособности 80-летнего супруга. И, естественно, раздела имущества тоже“. Теперь на денежки старенького мужика, объявленного женой сексуально несостоятельным, можно будет претендовать, если супруги прожили вместе не менее 10 лет.



Самые красивые

Приз „Самый красивый автомобиль 2004“ был учрежден международным жюри, в состав которого входят автомобильные дизайнеры, специалисты по истории автомобиля и искусства и журналисты, специализирующиеся на автомобильной тематике. Их решение было недавно обнародовано в Милане. Самым красивым городским субкомпактом стал Renault Modus, самым красивым хэтчбеком — Citroen C4, самым красивым компактным седаном — Skoda Octavia, самым красивым бизнес-седаном — Audi A6, купе — Alfa Romeo GT, кабриолетом — Mini Cabrio, в классе GT — Aston Martin DB9, суперкаром — Lamborghini Murcielago Roadster, универсалом — Volvo V50, минивэном — Lancia Musa, концепт-каром — Pininfarina Nido.

Вальтер да Сильва, глава дизайнерского бюро группы брэндов Audi, которая получила сразу несколько призов, оценил победу так: „Для меня эти престижные награды являются подтверждением того, что наша общая дизайнерская стратегия оказалась очень успешной. В ее рамках дизайнеры наших брэндов имеют огромную свободу самовыражения. Именно так у нас появляются прекрасные новаторские дизайнерские разработки, которые в то же время отражают индивидуальный характер Audi, SEAT и Lamborgini“.

Секс по Интернету – уже старо!

19-летний немец Кай из города Фленсбург, чтобы покорить сердце (и не только) 18-летней Джулии, решил совершить подвиг. Ничего другого ему не оставалось, поскольку разборчивая девушка, прослышав о связях Кая с другими девицами, заявила, что не желает быть одной из многих, и отказала в своей благосклонности. Тогда чувак решил доказать, что для него важна лишь она одна, с помощью интернета. Он взял с Джулии слово, что она ляжет с ним в постель, если специально организованный в ее честь сайт посетит 111 111111 человек! „Поначалу я думал, что мне придется ждать 100 лет. Потом – что 50. Теперь уверен, что хватит 30, а если вы поможете, и того меньше“, – пишет Кай в своих электронных посланиях, рассылаемых по всему миру с просьбой посетить его страничку. Интернет-завоевание Джулии началось в июне, и в настоящий момент число посетителей подкатывает к 4 миллионам.

Комментарий „Форсажа“

А не проще переспать с 111 111111 другими бабами, а? И тем самым доказать, что на Джулии свет клином не сошелся. Подумаешь, Герда нашлась!

Конец любви на колесах

В Монтевидео прекратил функционировать знаменитый „Автобус любви“, пользовавшийся большой популярностью у всей уругвайской молодежи. Машина была оборудована кроватью „кинг-сайз“, мягким освещением и музыкальной установкой с записью романтических мелодий. На окнах – плотные занавески. За небольшую плату владелец запускал в автобус, курсировавший по городским улицам, малообеспеченные влюбленные парочки. От желающих не было отбоя! Однако местные владельцы мотелей, почуяв в „Автобусе любви“ опасного конкурента, настучали в полицию. Ее представитель в интервью газете „Терра нотисиас популарес“ сказал: „Невзирая на протесты, нам пришлось конфисковать автобус. Его санитарно-гигиеническое состояние не соответствует никаким нормам“.

Комментарий „Форсажа“

Жаль, черт возьми! Вот он – буржуазный мир чистогана! Угробили такое хорошее дело... Может, нам в Москве что-то подобное запустить? Трамвай любви? Такси? Или вагон метро? Надо будет помозговать...



У них „Форсаж“, у нас – „Занос“!

Внимание, господа! Сногсшибательная новость – и только в журнале „Форсаж“! Совсем скоро на российских экранах появится полнометражный художественный фильм, главным героем которого является стрит-рейсер! Если нам не изменяет память, такое произошло впервые за всю историю советского и российского кинематографа. Ура!

Картина называется „Неуправляемый занос“ (производство ОАО „Центр национального фильма“ совместно с ОАО „ТВ Центр“). Режиссер – Георгий Шенгелия, создатель таких вполне стоящих фильмов как „Стрелец неприкаянный“, „Мусорщик“, „Классик“. Звезд калибра Алексея Гуськова или Вин Дизеля в картине нет, но молодые актеры смотрятся достойно. В кадре вы увидите и тусовку на „Смотре“, и старты в Тушино, и лихие ночные прокаты по заснеженному Ярославлю... Более того: консультантами съемочной группы выступили абсолютно правильные люди из Night Racing Moscow Club!

Картина позиционируется как „криминальная мелодрама“. Главный герой Олег, подобно персонажу Дизеля в „Форсаже“, находится „под колпаком“ у органов и подозревается... в убийстве. Более подробно о сюжете и художественных достоинствах фильма поговорим в следующем номере нашего журнала, который является информационным спонсором ленты. Пока же просто порадуемся, что он снят! Не всё же пересматривать „Форсажи“, „Такси“ и т. п.

Кстати, фирма-прокатчик „ПанТерра“ уверена, что картину непременно посмотрят все российские любители тюнинга и стрит-рейсинга.

Сперма не спасла от банкротства

Когда труженики румынского автопредприятия ARO Campulung узнали, что вот-вот потеряют работу из-за банкротства компании, то постановили: все дружно сдают сперму, а деньги за донорство переводят на счет фирмы. Увы! План, согласно которому требовалось, чтобы каждый трудящийся за полгода откачал 400 порций семенной жидкости, оказался мужикам не под силу. Предприятие, по сообщению румынской газеты „Либертатеа“, остается должно $12 800. Зато самоотверженные работяги сумели прославиться: международная пресса, узнав об их затее, поместила идею с донорством спермы на 8-е место в списке из 101 самого дурацкого бизнес-начинания года.

Комментарий „Форсажа“

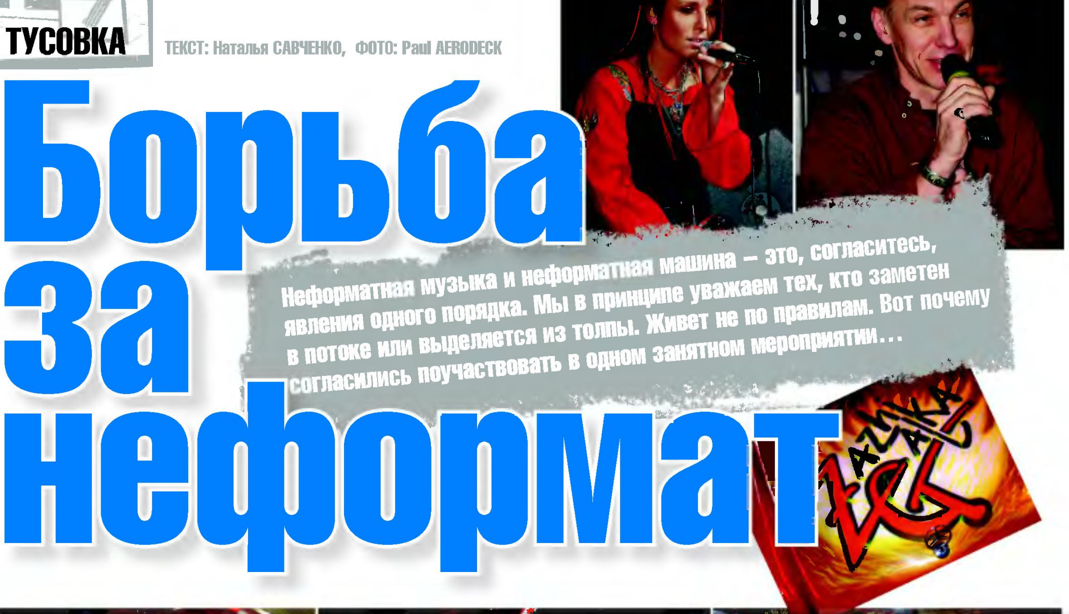
Одно из двух: или мужики в Румынии дохлые, или порножурналы никуда не годятся.

По материалам сайтов: www.fark.ru, www.pravda.ru, mednovosti.ru, www.newsru.com, auto-news.ru

ТЕКСТ: Наталья САВЧЕНКО, ФОТО: Paul AERODECK



Борьба за неформат



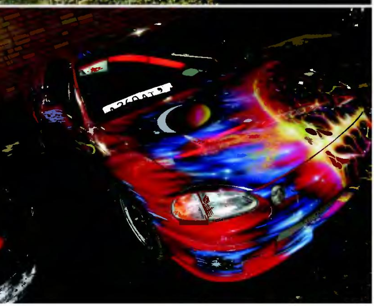
Неформатная музыка и неформатная машина – это, согласитесь, явления одного порядка. Мы в принципе уважаем тех, кто заметен в потоке или выделяется из толпы. Живет не по правилам. Вот почему согласились поучаствовать в одном занятном мероприятии…











Пьяный в зюзю огромный лысый журналист болтался по залу, сбивая всех на своем пути. Сисястая блондинка боялась достать из сумки свой старый мобильник, который трезвонил как ненормальной, – стыдно, засмеют еще. Какой-то ТВ-продюсер с барсеткой под мышкой распространял на окружающих корпоративные флюиды. Чудиков, короче, хватало. Но это не важно. Важно, что было весело. И что даже такие индивидуумы приперлись на фестиваль **„Рок-пожар"**, который прошел недавно в клубе „Апельсин", посвящен был борьбе с форматным радио и информационно поддерживался **„Форсажем"**. Мы ведь тоже формат не любим – тот, который на дорогах!

Специальной программы у борцов с „вселенским злом" еще нет. Пока рокеры лишь поют и произносят гневные обличительные речи. Но уже за одно благое желание их можно похвалить.

На повестке дня стоял один вопрос: „Когда же наконец толстосумы FM-частот перестанут хапать „баблос" и начнут думать о высоком, то бишь безвозмездно пускать в эфиры всевозможные неформатные рокерские группы?"

Организовала всю эту „тусу" **„ZажиGалка"**. Вы знаете, кто она такая? Я тоже нет. В пресс-релизе написано: молодая рок-певица, известная по остросоциальному клипу „Наверняка". Лично я его не видела, да и вы, скорее всего, тоже. А между тем эта удивительно активная девушка сумела собрать в одном месте такие группы как „Ва-Банкъ", „Монгол Шуудан" и прочих известных людей. Уважаем!

Кстати, у входа в клуб, где происходило сие феерическое действо, стояло несколько раскрашенных машин – автомобили-участники и призеры конкурса „Аэрограф–2004". (Особенно порадовал „Смарт", будто бы вымазанный в разноцветной инопланетной лапше).

А вот что организаторша ZажиGалка сказала специально для читателей „Форсажа": „Очень уважаю тех, кто модифицирует и раскрашивает свои машины. Автомобили, как и люди, не должны быть одинаково "одеты". Сама я, правда, тюнить внутренности пока не рискую, а вот об огне на капоте мечтала давно. И мой „Мерс" CLK 230 друзья пригнали из Германии специально "под эту тему!"

Ох, женщины-женщины! Ну что с них взять… FSZ



Мотерная накладка Mugen
Такая вот понтовая деталька для украшения подкапотного пространства нового Civic Type R. Изготовлена из карбона и красуется большой надписью Mugen. Должна намекать на серьезный мотор, который и украшает.
www.9000rpm.ru

Легкесплавные диски 5Zigen Imperie
Красивые, прочные и „очень японские" диски — различных цветов (серебро, белый, хром, черный хром) и всевозможных посадочных размеров и вылетов. Размеры: от 14 до 18 дюймов.
www.9000rpm.ru

Фильтр нулевого сопротивления Green
Именитый фильтр GREEN из тончайшего хлопка, изготовленный по революционной технологии. Сочетает в себе уникальные свойства, обладает минимальным сопротивлением входящему воздуху и при этом неплохо его очищает. Предназначен для установки в Renault Megane II.
www.greenfilter.ru

Датчики Blitz
60-миллиметровые датчики с карбоновыми циферблатами. Самые простые — и поэтому недорогие. В линейке датчики давления масла турбонаддува и температуры.
www.xenon.lv

Задняя банка от Sebring
Универсальный маффлер от Sebring, помимо достойного внешнего вида хорошо звучит и достаточно долговечен.
www.sebring.fkt.ru

Внуская система HKS
Холодный впуск от гуру японского тюнинга HKS. В комплекте все необходимые патрубки, труба впуска и переходник. Ну и поролоновый многоразовый фильтр, конечно.
www.sportmobil.ru

Тормозные диски и колодки Endless
Спортивные тормозные диски с „насечками" от крутейшей японской компании с гоночной родословной. Существуют практически для всех популярных японских машин.
www.9000rpm.ru
Самая „комфортная" колодка из спортивной сории Super Street, способная работать в диапазоне температур от 0 до 500 С⁰ и неплохо показать себя при „жестком" использовании.
www.9000rpm.ru



1/10 счастья
Полноприводная модель „Nissan Fairlady Z Nismo“ в масштабе 1:10 с двигателем внутреннего сгорания. Модель из серии V-One S II. Полный привод на трех ремнях, улучшенная конструкция шасси и система охлаждения двигателя. Резина Yokohama Advan, точно повторяющая рисунок оригинала. Просто как настоящая, только маленькая. Если вдруг задумаетесь о покупке такой ребенку, забудьте — вы не дадите ее никому. Кстати, тюнинга на нее, думаю, нужно больше, чем на настоящую.
www.hobbycenter.ru

Очки Oakley
Модель Ducati. Отличные солнцезащитные очки культовой фирмы. Помимо шикарного внешнего вида обеспечивают надежную защиту от ультрафиолета. Не говоря о том, что очки – жизненно необходимая вещь за рулем независимо от времени года. Так почему бы не сделать ее стильной частью своего имиджа!
www.oakley.ru

Motorella v 80
Стильный моторoловский слайдер. Приятно не только держать в руках, но и просто смотреть на этот аппарат (нечто вроде респектабельной медитации). Функция световой окантовки. Разрешение встроенной камеры 640x480. 32 полифонические мелодии. Громкая связь. Цветной TFT-экран, 65 536 цветов. Записная книжка на 1000 номеров.
Цена: 11 499 руб.

КПК HP 1710
Карманные компьютеры нужны мобильным людям. Если тебе не требуется каких-то специальных функций от подобного устройства, то лучше всего покупать недорогой HP вроде этого. Характеристики: процессор Samsung S3C2410 203 MHz. Операционная система Microsoft Windows Mobile 2003 SE, поддержка файлов MS Office. Память 32 Мб ОЗУ, 32 Мб ПЗУ, Flash ROM. Изображение цветное, 65 536 цветов.
Цена: 8799 руб.

Часы GEMBIRD FWM-128 BM 1
Черный циферблат, металлический браслет. Обладают противоударной защитой и антистатическими свойствами. Функция памяти-флэш емкостью 128 Мб. Не требуются ни драйверы для подключения (кроме ОС Windows 98 / ME / 2000 / XP, Mac OS 8.6 или Linux 2.4.0.), ни батарейки, ни сетевой адаптер питания. Питание при работе со встроенной flash-памятью поступает через USB-порт (также при помощи него часы подключаются к компу). Хранят записанную в них информацию годами.
Цена: 2499 руб.

Биыекль Olympus 8-16x25 PC I Zoem
Бинокль – вещь нужная. Еще издалека можно понять, заслуживает ли незнакомая особь женского пола должного внимания. Да и вообще, разные бывают ситуации. Характеристики: увеличение (кратность) — 8-16x25, реальный угол наблюдения — 4,5°–2,9°, видимый угол наблюдения — 36°–46,4°, поле наблюдения на 1000 м — 79–51.
Цена: 2577 руб.

Колоики JBL Creature White II (трехкемиепентная система)
Напоминают шлем лорда Дарта Вейдера из „Звездных войн“. Оснащены магнитной защитой, ограждающей монитор от искажений изображения. Сенсорная система управления громкостью звука (расположена на правом сателлите). Оба сателлита имеют декоративную неоновую подсветку.
Цена: 4199 руб.

Чехол для карта
Влаго-, солнце-, снегозащитный чехол для твоей любимой игрушки — карта, проще говоря. Маленькую, но злую машинку тоже нужно защищать от непогоды, и чехол от Sparco готов обеспечить эту защиту на все сто процентов.
www.sparco.ru

Вещи предоставлены магазином „Техносила“. Адрес: Москва, ул. Монтажная, 7/2, (тел. 777-8-777).

ТЕКСТ: KaFkA, ФОТО: Paul AERODECK



Super Toyota Supra TT

Перед вами машина с очень длинной историей, огромным количеством нереределок, отличными музыкой и интерьером, примерно 800-сильным мотором и АВТОМАТОМ. Эдакая машинка для прогулок (неспешных?) по вечерней Москве...





Итак, началась история где-то года два назад, когда юбилейная Supra сначала попала в руки „музыкантов" и обзавелась салоном (тогда, кстати, она и „засветилась" впервые в нашем „Car & Music"), а немного позднее получила несколько „улучшайзеров" динамики, в том числе и систему впрыска закиси азота NOS. Причем, по-видимому, она была первой машиной, которая могла похвастаться хорошо настроенной „мокрой" системой. Нет, не подумайте, что дальше будет рассказ о том, как взорвался мотор от закиси. Не дождетесь!.. Он выжил. Просто хозяин к „смешному газу" решил добавить немного воздуха. Поэтому машина опять вернулась в руки MDS tuning lab для теперь уже типичного для Supra тюнинга.

За счет других поршней объем мотора увеличили с 3000 куб. см до 3100 куб. см, добавили усиленную поршневую в виде поршней CP, шатунов Eagle и надежных вкладышей 777. „Голова" также обзавелась большим количеством новшеств: валами HKS с разрезными шестернями MDS и термостойкими клапанами и пружинами Ferrea. Для понижения степени сжатия до 8,2 между „головой" и блоком поселилась толстая (1,6 мм) прокладка HKS.



Наши соотечественники никогда не считали автомат чем-то совместимым со словом „спорт". В Америке же, где лучшая противоугонная система — это механическая коробка, так не думают. И, в общем, в чем-то они правы. Медлительность автомата можно устранить перепрошивкой „мозгов" или перенастройкой механики, его „чувствительность к моменту" — заменой фрикционов. Об успешности таких мероприятий говорит то, что большинство самых быстрых dragster'ов в США ездят именно на автомате. Эта же Supra — отечественный пример такого апгрейда. В ее автомат установили комплект усиленных фрикционов, способных легко обрабатывать до 800 л. с., более производительный масляный насос, радиатор и поработали над „мозгом". Плюс к тому „сцепление" автомата также было заменено на усиленный гидротрансформатор, способный „трогаться" с 4200 об./мин. Все это хозяйство производства PHR, если интересно — connect to www.powerhouseracing.com/supratt_atranny.shtml, хотя цена на один только трансформатор зашкаливает за $1000.



TOYOTA SUPRA

Как всегда при „правильном" форсировании „наддутого" мотора, комплексно проапгрейдили топливную систему. Родной погружной насос уступил место внешнему со страшным именем Kamikaze; также добавили регулятор давления и фильтр Aeromotive. За впрыск непосредственно отвечают инжекторы 720 куб. см MDS, установленные на увеличенной рейке TitanMotorsports.
Все описанное выше было сделано с одной целью – хорошо дунуть. И дунули – с помощью очень большой турбины HKS T51R с 60-милимметровым wastegate'ом той же фирмы. Выпускная же система состоит из равно длинного коллектора и 3-дюймового выпуска; все опять же, HKS.
Поступающий через сдвоенные фильтры HKS и сжатый улиткой воздух охлаждается интеркулером HKS Type-R.

Чтобы не мудрить с перепрошивкой родных „мозгов", их заменили на программируемый блок управления американской фирмы AEM. Для регулирования давления, создаваемого турбиной, установили бустконтроллер A'PEXi.
Интересно, какой автомат выдержит дурь, которую может произвести такой наборчик? Никакой, я думаю. Но в некоторых сильно ленивых странах его очень любят, поэтому создают афтермаркетовые коробки, способные обрабатывать больше 800 „кобыл". Так на эту Supra была установлена такая – от PHR. В редуктор был установлен дифференциал повышенного трения TRD.
За тормозные и „рулежные" свойства ответственность несут передние 4-поршневые тормоза Brembo F40 и регулируемые стойки Tein Flex, соответственно. FSZ

Список доработок

Двигатель 3100 куб. см
Поршни CP
Шатуны EAGLE
Вкладыши 777
Прокладка ГБЦ 1,6 мм HKS
Клапана FERREA
Пружины клапанные FERREA
Валы 264" IN 272" EX HKS
Шестерни регулируемые MDS

Внешний топливный насос — KAMIKAZE
Топливный регулятор — AEROMOTIVE
Топливный фильтр AEROMOTIVE
Топливная рейка — TITANMOTORSPORT
Топливные инжекторы — 720 куб. мм

Коллектор выпускной HKS
Турбина HKS T51R
Вестгейт HKS 60 мм
Выпускная система 80 мм HKS

Интеркулер HKS 75мм
Блоу-офф HKS

Управление двигателем AEM
Бустконтроллер A'PEXi

Трансмиссия — автомат0, 800 л. с. от PHR
Конвертор 4200 об. PHR
Задний редуктор LSD 1,5 WAY
Тормоза передние BREMBO F-40
Амортизаторы TEIN FLEX

Система впрыска закиси азота — NOS DIRECT PORT
Система впрыска воды ERLS

ФОТО: Алексей МЕЖНЕВ, МОДЕЛЬ: Наталья ГАРАН… СТИЛЬ И ВИЗАЖ: Диана ЕГОРОВА



Нежность к ревущему зверю




SUZUKI



Назад в будущее

Этот „микроавтобус", пожалуй, самое спорное творение компании Honda Motor Co. По крайней мере, для меня. Да, он быстрый, 200 сил все-таки; да, он в меру спортивный и в меру неудобный… Но что-то не так… Как те шарики в старом анекдоте: „Не радует…". Но все меняется, едва японский аппарат оказывается в „коварных лапах" тюнеров!

HONDA CIVIC TYPE R

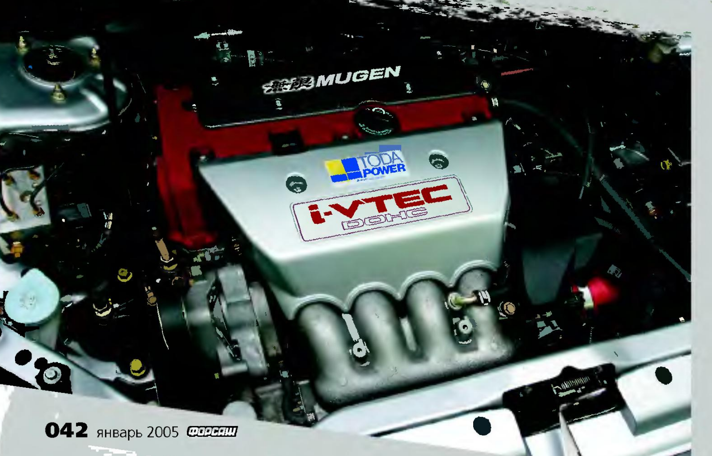


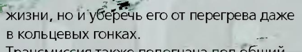
Главное, что мне не нравилось в этом кузове, – именно „микроавтобусность“. Самое смешное, что красивые 17-дюймовые колеса только усугубляли это в е-чатление. Ну вот, а теперь о данном экземпляре, который может унять мои страхи по поводу будущего наследия Соичиро Хонда. Причем, с первого взгляда. И, в первую очередь, благодаря обвесу широко известной в узких кругах фирмы Mugen. Вторая важнейшая деталь экстерьера – карбоновый капот (тоже настоящий японский, от Shift Sports) и элементы, „продолжающие“ его, выкрашенные в „карбонный“ цвет. Довершают картину черные кованые колеса 5Zigen FN01-R. Вроде они должны смотреться намного проще, но в данном случае только украшают машину. А главное, через них хорошо видны передние шестипоршневые суппорта тормозной системы Endless „6-compact“.

Теперь о салоне. Вроде все как у всех. Ни тебе „спарсовского“ руля; ручка стандартная... Зато пара карбоновых „ковшей“ да накладки на педали. Все, конечно, Mugen. Отдельная красота для тех, кто понимает, – ремни легендарной японской фирмы Takata. Такие же используются практически на всех машинах японского кузовного чемпионата (JGTC).

Но основные „фишки“, конечно, под капотом. Тут сделано все, чтобы не посрамиться перед „пожилыми“, но более быстрыми Honda'ми. Все самое главное в „голове“. В ее I-VTECовых недрах покоятся валы культовой для большинства „хондаводов“ фирмы Toda Racing вместе с клапанными пружинами, способные бесперебойно работать при подъеме клапанов до 13 мм (это круто, уж поверьте). Итак, не низкую степень сжатия (11:1 Бар) подняли до 11,4:1 Бар за счет прокладки ГБЦ (опять же Toda Racing). Отдельный разговор – это блок управления двигателем. Он сделан на основе родного ECU на самой Toda Racing, и главное, что с его помощью удалось обойти экологические установки Euro 4, которые, мягко говоря, „придушивают“ мощность мотора.

Пластмассовые коробки, представляющие собой „жилища“ воздушного фильтра, резонаторы и глушители впускного воздуха заменили на толстенную трубу холодного впуска AEM. Выпускная же система представляет собой американо-японский дуэт из коллектора Comptech и выпускной системы 5Zigen „Miracle FireBall“. В кои веки обратили внимание на охлаждение двигателя, причем комплексно. Радиатор, раньше открывающийся термостат и датчик включения вентилятора (все Mugen) позволяют не только снизить рабочую температуру мотора в повседневной





жизни, но и уберечь его от перегрева даже в кольцевых гонках.
Трансмиссия также подогнана под общий уровень с помощью компонентов японской же компании ATS, считающейся лидером на этом рынке. Так в самой коробке появилась главная пара с передаточным числом 5,062 и дифференциал повышенного трения с карбоновыми фрикционами. Передача момента от мотора обеспечивается 3-лепестковым диском сцепления и специальной усиленной корзиной. Для более быстрой раскрутки маховик заменили на облегченный (3,4 вместо 4,9 кг).

Управляемость подкорректировали спортивными стойками Mugen с понижающими пружинами (– 15 мм) и очень хорошей резиной Bridgestone G3.

P.S. Когда я приехал снимать автомобиль, рядом с ним стоял почти стандартный Civic Type R, только черный. И вы знаете, они абсолютно не воспринимались как кровные братья. Все вышеописанное перевело „Новый Тупер“ на уровень „старого“. Звучит как-то глупо, но это комплимент, правда! Машина стала по-настоящему спортивной, действительно быстрой и резкой, какой должна быть настоящая „Хонда“ с красным шильдиком. FSZ



Список доработок

Двигатель
Распределительные валы Toda Racing R1:
впускной: 235 (7,4 мм) – 295 (12,5 мм) – 240 (7,1 мм),
выпускной: 230 (7,0 мм) – 290 (12,0 мм) – 235(6,7 мм).

Клапанные пружины Toda Racing.
Прокладка ГБЦ Toda Racing.
Впуск AEM с фильтром K&N.
Выпускной коллектор Comptech.
Выпускная система 5Zigen „Miracle FireBall“.
ECU Toda Racing „R1“ на базе стандартного.

Радиатор Mugen (полностью алюминиевый, вдвое толще стандартного).
Термостат Mugen 68°C / 83°C (78°C / 90°C).
Датчик включения вентилятора Mugen 80°C (90°C).

Трансмиссия
Главная пара ATS 5,062.
Маховик ATS 3,4 кг (4,9 кг).
Сцепление ATS (трехлепесковое, полностью карбоновый диск).
Дифференциал повышенного трения дисковый ATS.

Подвеска
Усиленные опоры двигателя Comptech.
Спортивные амортизаторы в сборе с пружинами Mugen Sport.

Диски и колеса
Кованые облегченные колесные диски 5Zigen „FN01-R“.
Спортивная резина BridgeStone Potenza GIII, 215\45\R17.

Тормоза
Тормоза Endless „Compact-6“ (6-поршневой суппорт, диаметр диска 300 мм спереди).
Тормозные диски „Basic“ Endless под штатный тормозной суппорт – сзади.
Спортивные тормозные колодки Endless Type-CCR (рабочая температура: от 0 до 800°C).
Армированные тормозные шланги Endless.

Интерьер
Спортивные сиденья Mugen модель S1 (вес 5,8 кг, сертификация FIA).
Посадочные салазки Mugen (алюминий).
Накладки на педали Mugen.

Экстерьер
Бампер передний с воздухозаборником Mugen (карбонно-композитный).
Решетка радиатора Mugen.
Облегченный капот Shift Sport (полностью карбоновый с теплоотводом).
Верхний подкапотный дефлектор Mugen (полностью карбоновый).
Антикрыло Mugen (карбоно-композитное, регулируемое).
Лакокрасочное покрытие STANDOX, специальная серия „Carbon Black“.

Благодарим компанию „9000Rpm Motorsport“ за помощь в подготовке материала.

ТЕКСТ: Dan Williamson, Вероника Махлина ФОТО: Jonny G

Похититель душ

Есть такое старое кино про машины, которые овладевают душами своих владельцев, размазывают подушками безопасности их подружек по переднему сидению и разговаривают посредством встроенных динамиков. „Ты в моей власти!..“ – завывают они. Сей ужастик действительно очень древний. Но, знаете, после знакомства с Джо Милном у меня сложилось впечатление, что его „двести пятый“ „Пыж“ – именно такая машина. Ну а как иначе объяснить все то, на что он пошел ради металлического монстра?





Этот почти не „прокатанный" „Пыж" был выпущен ограниченным тиражом так давно, что мог бы сейчас лежать грудой металла на свалке, не появись в свое время Джо. Бог знает, чем эта разваливающаяся конструкция очаровала парня, но следующие несколько лет он провел в обнимку с машиной в ближайшем „бодишопе", повинуясь всем капризам автомобиля…

„Мы нашли его в каком-то заброшенном гараже. Потом узнали, что бывший владелец – покойный мафиози. Но это был чуть ли не единственный в округе „Пыж" такой комплектации; к тому же на одометре всего 26 000. В общем, судьба его была предрешена. Мы решили не пугать подвернувшуюся удачу и вцепились в него двумя руками".

Работа закипела… Идей у Джо было полно, но, по большей части, – довольно рискованных. Он собирался воспользоваться деталями, никогда для „Пыжа" не предназначавшимися. Например, купленные у друга за 30 „тугриков" арки Antera или снятый с Golf III бампер подбирались почти вслепую.

„На одни только детали я потратил 20 000 фунтов, даже не будучи уверенным, подойдут ли они. Промахнись я – и несколько месяцев пришлось бы передвигаться автостопом и завтракать собственными ботинками". Гм… Это сейчас Джо шутит и прямо-таки сияет – представляю, что было с ним еще пару месяцев назад! „Не свихнулся я, наверное, только потому, что вовремя наткнулся в своем „компе" на Photoshop. Я приходил из магазинов запчастей, садился за компьютер с бутылочкой холодного пива и творил свое дите в незатейливой программке, теша себя надеждой, что вот именно так оно и будет выглядеть".

Вдоволь наигравшись на компьютере, Джо наконец-таки схватил в охапку все запчасти вместе со спойлерами и арками и на свой страх и риск двинул в „бодишоп". Теперь оставалось определиться с краской – и старушка задышит новой жизнью. Чтобы машина не была похожа как две капли воды на своих тюненных сородичей, вместо обычной желтой краски взяли Trophy Yellow. Эффект потрясный! „Люди просто остолбенели, когда я выкатил ее на улицу".

Но работа над „Пыжом" еще не закончена. Пока машина только ждет своего первого выхода в свет. Джо еще будет пыхтеть над кузовом и салоном: „Снаружи-то все блестит-сияет, но сидя внутри, этого не чувствуешь, поэтому я хочу заняться салоном зимой. Буду ставить приличную музыку и 12-дюймовый экран в приборную панель от 106-го".

На какие еще подвиги Джо готов ради своего „Пыжа", можно только гадать. Того и гляди, скоро он будет жить в гараже, а машинка попивать пивко на его уютном домашнем диванчике или рисовать в Photoshop'е веселые портретики своего нового хозяина! :)) FSZ

Эти глаза не против…

Снова прибегнув к помощи Photoshop'а, Джо принялся подбирать „глаза" своему „Пыжу". Оказалось, передние фары ultra-track в самый раз, и других вариантов искать не надо… Позже он купил пару „глаз" от Seat Arosa 2004 и отложил к остальным деталям, чтобы спустя некоторое время отправить в Hybrid Motorsport. Через неделю, после многочисленных проверок кузова, бамперов и крыльев, это была уже совсем другая машина. Обыкновенный „205-й" превратился в грозного монстра модификации. Вот такие дела. Рррр!



Совершенство собирается из мелочей.

ТЕКСТ: Dan WILLIAMSON, Вероника МАХЛИНА, ФОТО:



Заводной апельсин

Когда-то Стивен Гарбет раз и навсегда решил для себя: „В человеке все должно быть прекрасно – от свежевыстиранных носков до средства передвижения". Но писать о его носках... м-м-м... было бы не совсем этично, а вот о машине – очень даже можно. Тем более, если это блестящий „306-й"!



Стивен трудится в Denton Autocare и ведет примерную холостяцкую жизнь: таскает с работы нужные запчасти, по ночам колесит по клубам, а на выходных ударяет за приглянувшейся красавицей. И все это на глазах у „Пыжа 306“ (а, может, простите, и на заднем сидении?..), с которым он не расстается ни на минуту. „Стоит мне припарковаться у офиса – клиентов становится раза в два больше. Может, пора уже и деньги за просмотр брать?“ А что – Стив мог бы на этом неплохо заработать. Ведь каждый второй прохожий останавливается поглазеть на рыжее чудо. И, знаете, тут есть на что смотреть! Раскатанные

арки, крылья, супероптика, нестандартный бампер и, конечно, цвет... А ведь это уже не первое дыхание рыжего красавца. Прежде чем угодить в лапы изобретательному Стивену, „Пыж" нагнал не одну сотню километров с Алексом, его бывшим владельцем.

„Машина, в общем-то, досталась мне в довольно сносном состоянии. Запчасти скорее всего собрали от разных изготовителей и, надо признать, далеко не самых плохих. Сначала я подумывал поставить турбокит, но потом решил, что „Пыж" и так хорош".

Единственный недостаток – снаружи авто изрядно поблекло. Так что кар – в покраску (это не обсуждалось); и вот тут-то и начались большие проблемы. С цветом некогда красного „Пыжа" пришлось порядком повозиться.

„Я остановился на оранжевой приборной панели. Логичным показалось сделать и всю машину такого же цвета".

Но обычный (матовый) оранжевый не ахти как смотрелся. Стивен решил добавить немного блеска. „Пыжа" откатили в малярку и за ночь вылили на него не один литр блеска...

„В мастерской сначала подумали, что мы ошиблись с краской, – настолько это выглядело диким". Потом решили, что мы – „того"..."

Пока продолжалась возня с покраской, Стив отдал некоторые части салона на доработку своему знакомому в контору Huddersfield, чтобы тот сделал их кремово-оранжевыми.

И тут работа затормозилась...

„Я ничего не имею против этого парня – управляется отлично, но чертовски медленно. И так каждый день казался пыткой, а он потратил на все про все целых три месяца".

В итоге все детали слились воедино, и машину собрали, как конструктор „Лего" (хотя, конечно, для конструктора она была слишком уж хороша...).

Ну а Стивен может теперь смело формулировать свой очередной постулат. Например, такой: „В машине, как и в человеке, все должно быть прекрасно. Прекрасно – и оранжево!" FSZ



ТЕКСТ: Carolgoos, Воропика МАХЛИНА, ФОТО: Jonny G



Исключительный немец

„Ауфффидерзейн, факенвагены наступают! Да здравствуют пневмоподвески, VR6 и 119-дюймовые колеса!" — припевает Рафаэль Когзи из Германии, „тюнинхуя" свою Vento и прихлебывая из литровой кружки национальный напиток. Вот с таким завидным спокойствием в темных швабских гаражах нарушаются все национальные традиции и законы физики…



VOLKSWAGEN VENTO



„Немецкий стиль" — это что? Для тех, кто не знает: „немецкий стиль" получил свое название за маленькие в диаметре, но очень широкие колеса. Для примера — фото Golf Mk3 (вернее, какой она была) с 8,5x15-дюймовыми рамами Schmidt. Эта машина покорила все европейские шоу и обложки самых популярных зарубежных журналов по тюнингу!

VOLKSWAGEN VENTO

„Все в мире меняется, „Биг Мак" остается!" — вот лозунг 21-го века, повергающий гурманов в отчаяние. „Блондинка — признак недалекого ума!" — брюнетки ликуют. „Наша сборная по футболу — это... э-э-э..." В общем, есть в мире вещи и мнения, которые никогда не меняются. Эдакие общепринятые правила, каковым было и то, что немцы ставили свои машины только на смешные широкие колеса. Но Рафаэлю, видимо, нет до этого дела...
На Международном шоу GTI тюнинга в Magny Cours его двухтонный Volkswagen Vento просто-таки дал пощечину всем присутствующим своим окрасом и сумасшедшим стилем. Разумеется, не познакомиться с примечательным зверем поближе было бы просто преступлением, и мы засобирались в дорогу.

„Давай-ка я кое-что покажу", — предлагает Рафаэль, едва мы приближаемся к машине. Зачем?! О чем он?! Об автомобиле, или этот дядька просто-напросто умело маскирующийся извращенец?! Не успеваем отступить на безопасное место, как ухмыляющийся немец открывает багажник и... Нас просто ослепляет белоснежная кожаная обивка, дублирующая салонную, пара полированных ресиверов с воздухом и компрессоры. Впрочем, оказалось, что данное богатство — лишь приманка...
„Едем" дальше: сидение и дверные панели тщательно обшиты белым материалом со странным названием moo-hide. Вышло идеальное место, чтобы развалиться перед 70-дюймовым экраном DVD, встроенным в панель. Не любишь телек — можно просто любоваться хромированной приборкой и навороченным рулем с позолоченными деталями. Заводит не меньше „Звездных войн" или „Матрицы"!
В том же стиле и двигатель — хромированное покрытие и также уйма позолоченных деталей. Все торчащие проволочки-винтики — с глаз долой. Надо заметить, Рафаэль уделяет огромное внимание даже мельчайшим деталям. Только исследовав машину до каждого болтика, можно оценить все усилия, приведшие к конечному результату.
И, бесспорно, он того стоил...

Белая кожа и хром — не много ли пафоса для VW?

На шоу машина ощутимо выбивается из „своей стаи". Она гордо сидит в рамах Breyton Avalanche, сохраняющих немецкий стиль, но в то же время явственно ощущается британский акцент. Рождение этого баварского чуда — результат высококачественной работы, а не простая забава. На родине Рафаэля признали героем, доказавшим: Германия ничуть не хуже остальных не только в пивной отрасли, но и в модификации авто. Но наш изобретательный немец не думает о всенародном признании и выпуске пафосной автобиографии, а лишь готовится затмить 14-дюймовых конкурентов на самом большом шоу в Европе.
Ха-ха! Всего-то...
Вот она — „Германия наших друзей"!.. 




ФОРСАЖ
это журнал
ФОРСАЖ


ФОРСАЖ
это журнал

mediasign
publishing house

ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ, 2005 ГОД

Предлагаем Вам более удобный сиособ ефермления нодниски - ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ
Мы нредлнгаем несколько внрнннтов нодписки нн журналы ИД "Medinsign"

журналы выходящие раз в 2 мес.

ЖУРНАЛЫ	НА 1.МЕС	НА 3 МЕС	НА 6 МЕС
Car&Music +2CD	104,50р.	297,00р.	550,00р.
Play +CD 2 раза в месяц	220,00р.	627,00р.	1 210,00р.
PC Gamer +DVD	132,00р.	363,00р.	704,00р.
T3 +CD	110,00р.	297,00р.	550,00р.
Тюнинг автомобилей	91,30р.	264,00р.	506,00р.
Digital Photo +DVD	144,10р.	407,00р.	803,00р.
Total Film +DVD	149,60р.	407,00р.	803,00р.
Digital Home +CD	116,60р.	308,00р.	605,00р.
Форсаж	60,50р.	165,00р.	308,00р.
PC Mobile	99,00р.	275,00р.	517,00р.
PSM	91,30р.	264,00р.	495,00р.
Мастерская Digital Photo	*99,00р.		**275,00р.
Гид по технике Digital Photo	*99,00р.		**275,00р.
Спецвыпуск Тюнинг автомобилей +CD	*121,00р.		**330,00р.
101 Лучшая Игра +DVD	*99,00р.		**275,00р.

* -указана цена за один номер издания
** -указана цена за трн неwера издания

Для того чтобы правильио оформить подписку, Вы должны:
1.Вырозать из журнала и правильио заполнить платожноо поручоиио и купои.
2. Порочислить стоимость подписки иа иаш расчетиый счет чороз Сборбаик.
3. Выслать книтаицию и купои по факсу: 510-15-23, по o-maii: podpiska@modiasign.ru.

Подписка иачииается с ближайтого ноного иомора. Просим указать зтот иомор н платожиом поручоиии и купоио. Журиалы будут нысылаться Вам заказиой баидеролью (стоимость достанки включоиа в цену подписки). Если Вы иоправильио оформите докумонты пли н последиий момонт поредумаете, получить назад доньги за подписку будет иовозможио!

Купон

Я подписываюсь на журнал____________
____
подписка на ____________ с №_______
кол-во месяцев

Дата оплаты "___" ______ _____ 200__ г

Я хочу получать журнал:

- ☐ заказной бандеролью на дом
- ☐ с курьером на рабочее место (только по Москве)

Мой адрес:

Индекс______________________
Область, район______________________
Город______________________
Улица______________________
____
Дом __________ Корпус ______
Квартира/офис______________________
Название организации ______________
____
Телефон______________________
Ф.И.О.______________________
____
Дата рождения "__" _____19____г
Должность______________________

Цена действительна только по России
Подписка оплачивается в рублях

Извещение

ООО "Медиа - С"
ИНН 7733523170
(наименование и ИНН получателя платежа)
№ 40702810833260106722
(номер счета получателя платежа)
Киевское ОСБ №5278 г. Москва Сбербанка России
(наименование банка получателя платежа)
№ 30101810400000000225 БИК 44525225
(номер кор-/сч. банка получателя платежа)
Подписка на журнал
(наименование платежа)
На количество номеров: с №
Плательщик:
Адрес:
Дата: ________ Сумма платежа: ________ в т.ч. НДС 10%
Плательщик (подпись)_________________

Кассир

Квитанция

ООО "Медиа - С"
ИНН 7733523170
(наименование и ИНН получателя платежа)
№ 40702810833260106722
(номер счета получателя платежа)
Киевское ОСБ №5278 г. Москва Сбербанка России
(наименование банка получателя платежа)
№ 30101810400000000225 БИК 44525225
(номер кор-/сч. банка получателя платежа)
Подписка на журнал
(наименование платежа)
На количество номеров: с №
Плательщик:
Адрес:
Дата: ________ Сумма платежа: ________ в т.ч. НДС 10%
Плательщик (подпись)_________________

Кассир

Внимание! Квитанция об оплате без подписного купона недействительна!



ТЕКСТ: Степан ВАСИЛЬЕВ, ФОТО: автора

Культурист

Слабое сердце — это не повод вливаться в толпу неприметных середнячков, коротать свободное время за разглядыванием порножурналов и мечтать лишь о крутой видеокарте для своего сунорнавороченнего „пня". Гантели в руки, стороиды нод кожу, полгода в обнимку с боксерской грушой — и вот уже бронзовотелая блондинка слизывает капельки токизы с твоего бугрящегося мышцами живота!..



Серьезные пищевые добавки и пластическая хирургия творят чудеса.

„Сердце" у десятилетнего Volkswagen Corrado действительно было не из самых лучших. Силы у VR6 хватало, только вот для того кузова, в который его поместили; мотор оказался чересчур тяжелым. В итоге — тяжеленный „нос", начисто лишающий автомобиль спортивной управляемости и съедающий так много драгоценных секунд при старте. При всей своей динамичной внешности Corrado был не боец. Но молодой человек по имени Юрий узнал это лишь в тот момент, когда перегонял только что купленный автомобиль из Финляндии в родной Петербург. Ехала машина быстро, неплохо разгонялась и даже была способна на доброй скорости ввинтиться в лихой поворот. Однако все эти прилагательные имели место при езде в стиле финских дорожных лохов. Эти парни, расписывая в интернете достоинства спортивного „Фолькса", брызгали на монитор слюной от восторга. Когда же за рулем оказался пилот





Графа „стайлинг интерьера" оказалась лишней владельцу.

Вторая жизнь Corrado оказалась заметно насыщенней первой.

русский и не пальцем деланный, стало ясно, что для правильной езды лучше подходит даже отечественная 16-клапанная „десятка". Ту, по крайней мере, убивать не жалко.
Но отступать – это ведь как-то не спортивно! Машина куплена, и разводить по понятиям добропорядочных „фиников" понта не было. Пришлось решать вопрос своими силами. А это значило, что придется „запалить" еще десятку-другую евро. И ничего не поделаешь – наш новый знакомый раскошелился.
Первым делом Юрий взялся за мотор. Благодаря применению умелых рук и голов знакомых мастеров, расходы на тюнинг двигателя удалось сильно сократить. Поэтому в довесок к увеличению мощности владелец смог позволить себе взбодрить другие узлы. Был полностью перебран мотор, разобрана, осмотрена и собрана с восхищением (идеальное состояние!) коробка передач, полностью обновлена ходовая. На всякий пожарный Юрий воткнул новое сцепление. Причем использовались не любые железки из магазинов, а только оригинальные запчасти. Голову „зарядили" путем расточки и шлифовки впускных / выпускных каналов. „Дыхательные-пихательные" пути мотора прочистили на всосе фильтром D&W минусового сопротивления (то есть еще круче, чем нулевое. Это шутка у мастеров такая!) и полноценным прямоточным выпуском Supersprint, соответственно, на высосе. Финалом моторных доработок стали… малярные работы. А именно окраска двигателя, коробки, приводов и даже кронштейнов стробостатической краской. В итоге под капотом поселился настоящий Диснейленд. (Правду говорят, что у многих пацанов детство еще не отыграло в штанишках. Только вот у одних оно двенадцатилетнего возраста, а у других – двух-трех.) Досталось и тормозным суппортам, которые окрасили в красный цвет.
И это еще не все малярные подвиги Юрия! Но о них чуть позже. Пришло время рассказать, ЧТО делает этот VW единственным в своем роде.
Изящный Corrado выглядит очень коренастым и накачанным после тотальной аэродинамической зачистки кузова. Юрий заказал кузовной кит Rieger GTO (обвес по кругу: передний и задний бампера, пороги, передние крылья, накладки на двери, накладки на задние крылья, спойлер, решетка радиатора с „ресничкой"), который после адаптации к автомобилю был практически полностью переделан.
Передние крылья заменены на пластиковые. На вырезанные к чертям собачьим задние арки прилеплены перфорированные фальшпанели. Русские самоделкины так и не сумели „вдуплить", как правильно установить обвес, присланный в трех ящиках вместо четырех (один, похоже, украли по дороге). Поэтому между кузовом и фальшпанелями они построили пластиковую заглушку, чтобы обвес мог лучше держаться, а кузов был защищен от грязи и воды. Юбка переднего бампера выдается далеко вперед и висит очень низко – вскоре этот автомобиль ждут трехсантиметровые про-



Цена вопроса
Базовый автомобиль — $10 000
Тюнинг мотора с запчастями — $2000
Комплект Rieger GTO — $5600
Покраска — $4500
Колеса — $3500
Музыка — $2000
Всего — $27 600

ставки для увеличения дорожного просвета. Внушительное жерло выхлопного патрубка глушителя выступает из заднего бампера, словно пушечный ствол. Задняя оптика In.pro выглядит несколько старомодно, но если вспомнить, что творится под капотом, то эти фонари можно назвать удачным решением. Юрию, как и многим правильным парням в этой стране, очень нравятся большие диски. Его любовь к ним столь безгранична, что он умудрился втиснуть колеса с 16-дюймовыми дисками под крылья своей „восьмерки" задолго до того, как бедолага была разложена под списание. Но это уже дело прошлое, а на сей раз аппетит Юры разыгрался еще больше. После соответствующей доработки кузовных панелей ему удалось впихнуть в колесные проемы VW просто „шедевральную" четверку. Расширив с помощью специальных кронштейнов колесную базу на задней оси, он инсталлировал широченные сборные диски Brock B9, размером 17 дюймов, с чудовищно широкой резиной Michelin Pilot Sport (235/45 спереди и 265/40 сзади). Результат получился более чем впечатляющий.

Финальный аккорд тюнинга был исполнен в области салона. Ограничившись в графе „стайлинг интерьера" лишь установкой пяти симпатичных черепушек (одна как набалдашник „ручки", еще четыре, как „пипки" замков дверей), он нехило потратился на музыку. Головой системы Юрий поставил CD-ресивер ALPINE CDA-7852R с одноименным чейнджером на 12 дисков. Усиливает сигнал пятиканальник D&W общей мощностью 1200W. Но то общая, а в данном случае она размазывается на четыре передних динамика Hydrogen Ground Zero и восемь тыловых D&W. Также усилитель кормит бандпасс-сабвуфер PYLE Premium. В целом сила звука в этом салоне не вызовет шок у слушателя, но в ее власти заставить содрогнуться самые стойкие барабанные перепонки.

Ориентировочная мощность супертачки — 200 „лошадей". Тюнинг двигателя научил ее ехать гораздо быстрее, а завидная внешность подарила сидящему за рулем уверенность в собственной значимости.

Для завершения картины Юрий содрал с машины все эмблемы и покрасил самой дорогой краской, какую смог отыскать. Фиолетовый хамелеон Standox Monte Carlo Magic обошелся в гору денег, но овчинка того стоила. Если честно, резво стартовать с места Corrado так и не научился — музыка и прочие примочки добавили машине больше 100 килограммов живого веса, поэтому разгон по-прежнему не самый впечатляющий. Зато теперь, стоя на светофоре рядом с этим рычащим зверем, многие реальные противники думают, что не смогут тягаться с ним, и тем самым проигрывают еще до боя. Так всегда бывает. Многие культуристы не выстоят в драке и двух минут, но видя гору мышц, лезть на них с кулаками обычно не рискуешь... FSZ



Ожившее сердце заурчало на славу.

ТЕКСТ: Наталья НАСОНОВА, ФОТО: Paul AERODECK



Хроническая NISSANомания

Наша встреча с Русланом, отцом-основателем и предводителем „Российского клуба любителей Nissan 200sx", состеялась именно в тет паршивый зимний вечер, когда вся автомобильная Москва в попытке добраться со службы до родимого дома намертво законопатила все узкие и не очень узкие столичные улицы.

Поминутно чертыхаясь и соскальзывая с околотротуарных сугробов в тщетной попытке объехать очередного „задумавшегося" посреди полосы, я докладывала Руслану по мобиле о своих сомнительных успехах: „До поворота на Мытную остался один трамвай, то есть, еще минут тридцать...". Наконец все сугробы с трамваями позади. Еле заметный поворот между домом и забором... Одинокий дядька, занимающийся дрессурой маленького французского бульдога посредством здоровенной дубины... Помойка... Гаражи... Гаражи... Наспех припаркованные тачки, явно брошенные здесь месяц-другой назад... И тишина. (Разве что мертвые с косами отсутствовали.) Поелозив с ревом туда-сюда, дабы обозначить свое прибытие, глушу двигатель. Дверь одного из боксов приоткрывается. Появляется улыбающаяся физиономия человека в промасленной спецовке (сразу вспомнилось про День жестянщика: „Welcome!"). Шаг внутрь бокса, и вот он, герой — ярко-красный Nissan 200sx. Машинка, что и говорить, впечатляет. Не сказать, чтобы она выглядела дорого, но Рус уверен: на светофоре любой соседний „мерин" по количеству оказанного окружающими внимания окажется в лузерах. Весьма нестандартная внешность „двухсотика" выдаст хозяйский индивидуализм и даже эгоизм с головой. Оно и понятно — этот „fastback" явно „для души" и, что греха таить, для понтов, а не для транспортирования могучего дачного урожая картошки. А если применить к стандартной 200sx некоторое количество сотен „убитых енотов" плюс руки, произрастающие из правильного места, получится отличный городской болид. Но пока до сухого асфальта, как и до теплых дней, еще далеко, у Руслана есть время максимально усовершенствовать свой аппарат.

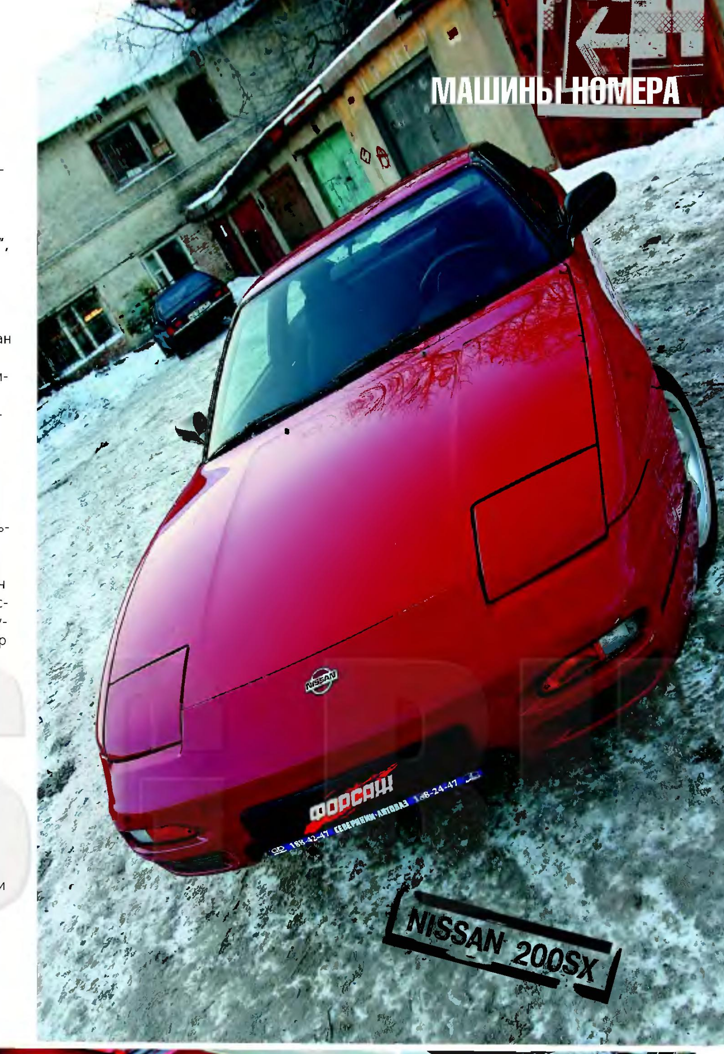
Начало было положено в 2003 году, когда этот Nissan 200sx (по-японски — rs13,

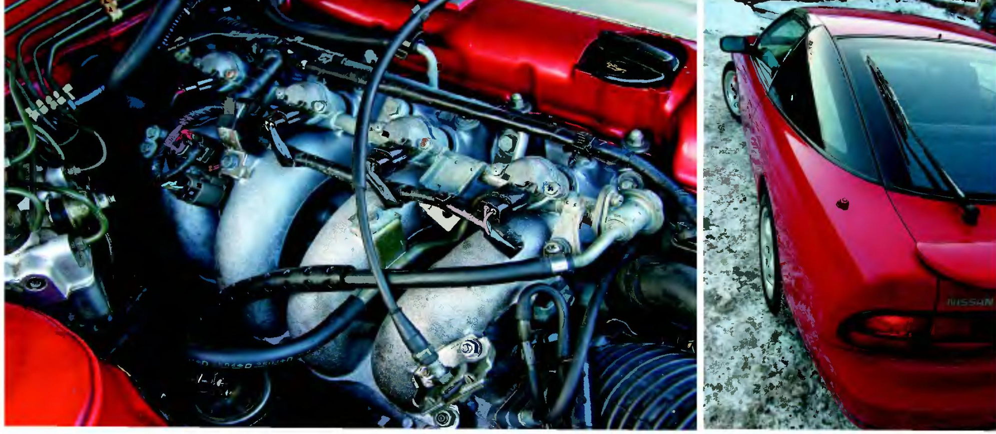
Sleepy-eyes-hand-made

Миру известны две модели s13-х: стандартная (Silvia) и „слепая" (180/200sx). Для рождения третьей версии — „полуслепой" — Руслану потребовался один час времени, паяльник, небольшой отрезок провода и кнопка. Действия просты до невозможности. Итак, разобрать кластер, влезть в проводку кнопки подъема фар, отыскать зеленый провод и в его разрез вставить обычную кнопку, которую потом воткнуть по своему вкусу в любом месте салона. Что получается: штатная кнопка поднимает фары как обычно и нажимается еще раз. После чего коротко надавливаем уже на свежеустановленную. Чем дольше держим, тем ниже они опускаются. Как только отпускаем — фары фиксируются в полуопущенном („полуслепом") положении. Спасибо, Рус! Если еще чего придумаешь — сообщай!!!

по-европейски — s13) прибыл на заказ из Германии в Москву и обладал следующими несомненными достоинствами: 4-цилиндровым двигателем 1,8 Turbo о 169-ти „лошадках" и механической „пятиступкой". Однако перво-наперво решено было отправить по известному адресу именно штатное „двигло", потому как „за державу (правда, немецкую) обидно"! Почему-то для японской версии „двухсотика", именуемого 180sx, „мама на заводе родила" 200-сильный агрегат SR20DET, каковой и был немедленно выписан из Страны Восходящего Солнца.

„Счастье" 1994 г/в пришло в следующей комплектации: собственно, сам SR20DET от „праворукой" „Сильвии", тюненный ребятами из „Mine's"; ими же перепрошитый под валы ECU; 5-ступенчатая КПП опять же от Silvia, „коса" и расходометр. Несмотря на врожденную „праворукость", двигатель с коробкой встали как родные. Остальное приданое тоже пришлось впору. Но вот дальше начались мелкие траблы: вентилятор не подходил по местам крепления, бачок гидроусилителя пришлось заменить, сам гидрач повесить на один шланг вместо двух, предусмотренных на Silvia с системой задних подруливающих колес HICAS, а стоковый радиатор отказался подходить по входам, по случаю чего пришлось приобретать другой. Но самая главная „засада" оказалась в праворукой проводке: половина датчиков состыковывалась, половина – увы. Выход: искать обычную. Зато обнаружился и больший плюс: кардан менять не понадобилось! Следующим этапом будет установка закиси азота, прямоточного выпуска и фронтального интеркулера. После чего оттюненный „изнутри" Nissan 200sx незамедлительно обрастет обвесом, обзаведется флокированным салоном и неизменными кожаными сидениями. Есть еще глобальная задумка попробовать наградить „двухсотку" двигателем RB 26 DETT от, ни много, ни мало, „Скайлайна" (что, по нашим сведениям, пока никому не удавалось), но это позже, когда только что установленного SR20DET покажется маловато. FSZ







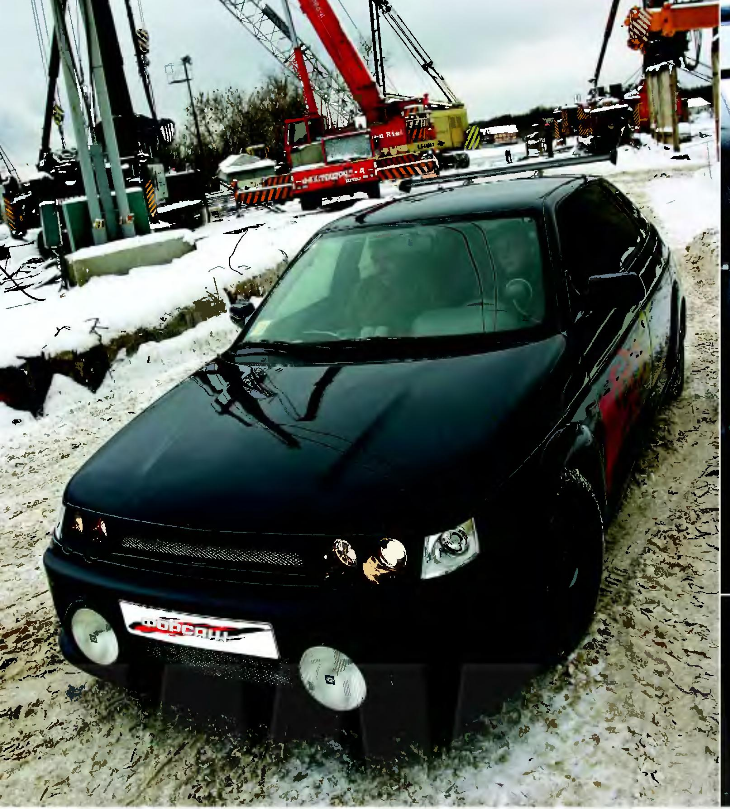
МОДЕЛЬ: Наталья ГАРАНИНА, СТИЛЬ И ВИЗАЖ: Диана ЕГОРОВА

ТЕКСТ: Алексей СТРЕЛКОВ, ФОТО: Panl AERODECK

Вещица в себе



Когда я был маленьким, моим самым любимым чтивом были журналы „Юный техник" и „Моделист-конструктор". Среди массы полезных и нужных публикаций, рассказывающих об установке моторчика от бензопилы „Дружба" на домашнюю мясорубку и постройке калькулятора на радиолампах, попадались и странные, например, о том, как собрать детекторный приемник в обычной мыльнице. Детские мозги силились, но не могли понять необходимости подобного устройства, ежели качество готового промышленного изделия все равно выше, а стоит оно не так уж и дорого.







Однако стоило мне увидеть тот самый пресловутый приемник живьем в руках у какого-нибудь очкарика-радиолюбителя, как я проникался уважением к его автору. Тут ведь, главное не результат, а процесс...

Уж сколько ругательных слов сказано в адрес отечественного автопрома! Не минула участь сия и ВАЗ 2112. Уж как его только не дразнят: и „клиентом для мартена", и „тазиком"... Понятно, что те, кто проектирует и собирает это недоразумение, стараются не для себя, а для абстрактного покупателя, у которого нет выбора. Интересно, ЧТО может сподвигнуть энтузиаста на доведение до ума этого полуфабриката? Сие есть загадка русской души. Может, патриотизм? Не очень понятно, но все равно похвально.

Итак, мы имеем в качестве точки отсчета стандартный ВАЗ 2112 с мотором 1,5 литра. У его хозяина Николая это первая машина. Купив ее, он еще не предполагал, во что ввязался, но оставлять аппарат в убого-первозданном виде было невозможно. Хотя многие и отговаривали, предлагая образумиться. Справедливости ради стоит отметить, что Николай не сам крутил гайки, а доверил это занятие специалистам.

В первую очередь были установлены выпуск Supersprint и коллектор 4-1 — достаточно дорогие комплектующие. Поначалу имелись кое-какие сомнения относительно их эффективности, но когда стандартный мотор на стенде показал прибавку в 11 л. с., было принято решение — оставить. Затем все покатилось как снежный ком: высоковольтные провода Pro Sport, титановые шатуны и облегченный коленвал, поршневая Mahle, ресивер, впуск KN, дроссель 54 мм. В ходе реконструкции за счет увеличения диаметра цилиндров с 82 мм до 82,4 мм, а хода поршней с 71 мм до 74,8 мм удалось „раздуть" рабочий объем до 1,6 литра. С распредвалами пришлось поэкспериментировать. Опробованные варианты увеличивали подъем клапанов до 10,5 мм и изменяли фазы газораспределения, смещая максимальный крутящий момент в сторону высоких оборотов и задавливая мотор на низах. В конце концов Николай остановился на экзотических (поскольку не продаются!) изделиях от Аркадия Нуждина, которые при высоте подъема клапанов всего на 10 мм позволили добиться компромисса между „верхами" и „низами". Впрочем, двигатель обрел привычку нервно подергиваться на холостых оборотах. После всех вмешательств с „движка" удалось снять 145 л. с. при 6700 об./мин. и крутящий момент 160 Нм при 5100 об./мин.

Отдельная песня — живущий в багажнике баллон с закисью азота — в просторечье „нитрос". „Прибамбасина" забавная, дающая кратковременную прибавку примерно в 50 „бешеных лошадок", но крайне зловредная для мотора. Это ж как надо не любить его, чтоб щелкнуть тумблером! Наверное, поэтому демоны, живущие в баллоне, все еще находятся под домашним арестом, хотя нельзя не признать, что их соседство приятно греет душу.

Для устранения одного из традиционных недостатков коробок переднеприводных ВАЗов — большого разрыва между первой и второй передачами, — а также оптимизации передаточных чисел остальных ступеней пришлось менять весь ливер КПП на 18-й ряд. Короткоходная кулиса позволяет перещелкивать передачи подобно затвору Калашникова. Посредником меж мотором и коробкой стало металлокерамическое сцепление Ciutchnet.

Следом за силовым агрегатом потянулись уменьшение клиренса на 40 мм, установка стабилизаторов поперечной устойчивости спереди и сзади и межстоечной растяжки под капот. По эффективности передние шестипоршневые тормозные суппорты с вентилируемыми дисками от TAR*OX сложно даже сравнивать со штатной механикой. Задние тормоза барабанные (кто понимает, тот скажет, что не так уж это и плохо!), от ATE. Черные литые 15-дюймовые диски с резиной Yokohama 195/55 — это не только красиво (визуально избавляет машину „от беременности"), но и практично.

Часто, „заряжая" мотор, хозяева стремятся максимально „обезжирить" железного друга. Но это существенно для достижения хороших спортивных результатов, когда каждый забытый в автомобиле килограмм может повлиять на место в табеле о рангах. В данном случае задачи „меряться мужскими детородными органами" не было; более того: хотелось комфорта, привлекательности и, что греха таить, немного понтов! Посему в салоне поселились алюминиево-кожаная баранка Pro Sport, кондиционер и семейство выносных приборов — тахометр от Autogauge, индикаторы давления масла и температуры охлаждающей жижи. От алюминиевых накладок Type R на педали и подсветки нижней части салона Folliatec польза спорная, но на вкус и на цвет... Зато ковшеобразные сиденья Recaro крайне удобны в дальней дороге и не дают организму заваливаться при энергичном прохождении виражей. Между креслами приютилась кнопка запуска двигателя от Futopax. Что касаемо „музыки", то можно и не говорить, что там все как надо — достаточно посмотреть на снимки. Почти все пространство в багажнике занято парой низкочастотных „унитазов". (Спрашивается, а куда кидать мешок с картошкой?)

„Шкурка" облагорожена иной светотехникой, в том числе и светодиодной. Светит ли она лучше „родной"? Затрудняюсь ответить, не проверял, но выглядит уж точно не так убого, как штатная. Пластиковый обвес кузова от WRX совсем не агрессивен, даже придает машине некоторую вальяжность. Сложно сказать, есть ли какой-то прок от антикрыла Pro Sport на крыше. Для сервировочного столика он задран слишком высоко, а для выполнения штатных обязанностей может не хватить скорости. Хотя нет — польза имеется! Больное место всех универсалов и хэтчбеков — заднее стекло. К нему прилипает грязь из-за разрежения позади автомобиля. Антикрыло же помогает избавиться от этой болезни, завихряя воздушный поток. Еще имеет место быть подсветка днища Folliatec, но испытания показали, что существенной прибавки скорости и динамики она не дает, а на бездорожье страдает. Правда, механикам нравится: говорят, удобно читать инструкции по ремонту, лежа под днищем. FSZ

Итак, подведем итог. На выходе удалось получить приятный во всех отношениях автомобиль, правда, цена его подпрыгнула с 10 до 25 тыс. американских бумажек. Расход бензина, причем 98-го, поднялся до 16 литров в городе; на трассе — литров 10. Но есть альтернатива: за те же „тугрики" можно купить что-нибудь буржуйское и не париться. Но мы же понимаем, что это неинтересно! Машина — почти как ребенок, своя всегда ближе к сердцу, чем придуманная чьими-то чужими мозгами. Хотя, если приспичит, вернуть свои деньги не удастся никогда...
Так стоило ли тратить время и средства? Тут есть всего два мнения...

ТЕКСТ: den, ФОТО: Владимир СЕДОВ

Домашние тапочки



Нет, нет, не стоит сразу представлять оборванные вонючие лохмотья, в обиходе используемые для различных целей — от пинания собаки до протирки пола. Мы говорим о хороших, теплых, возможно, кожаных тапочках, которые приятно надеть. В них чувствуешь себя защищенно, уютно — ну как дома! Именно такие ощущения испытываешь в новой Subaru Forester 2,5 turbo.



Легенда Subaru

Первый президент компании Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) Кенджи Кита (Kenji Kita) сформулировал пару основных постулатов, касающихся автопроизводства: „Если вы собираетесь делать автомобиль, вы должны делать совершенный автомобиль" и „Японская машина должна иметь японское название". Господин Кита был горячим сторонником выпуска пассажирских автомобилей и трепетно относился ко всему, что касалось первого прототипа P-1, созданного компанией в 1954 году. Кита-сан устроил конкурс на выбор имени для своего детища, но ничто из предложенного не трогало душу. Тогда, после многочисленных дискуссий, он придумал прекрасное японское название, которое буквально выносил в своем сердце — СУБАРУ (SUBARU). Субару — это скопление звезд в созвездии Тельца. Шесть звезд можно разглядеть на ночном небе невооруженным глазом, а еще порядка 250-ти — если воспользоваться телескопом.

Subaru AWD

Главная особенность полного привода „Субару" — это размещение. Все основные компоненты — от горизонтально-оппозитного двигателя до трансмиссии, коробки передач, карданного вала и заднего дифференциала — размещены на одной линии, образуя в горизонтальной плоскости симметричную конструкцию. Такое положение обеспечивает нейтральный баланс, что очень важно для оптимального распределения веса по длине и ширине, а следовательно, более комфортного управления автомобилем.

На первый взгляд, это вроде бы не боец. Ну куда там: кузов — сарай, да и вообще... Однако... вспомните Stagea. Есть такой Nissan, иногда его называют Skyline в кузове универсал, и не случайно — почти вся ходовка, двигатель в этой машине от „Ская", причем в нехилой комплектации. Как выразился один из „ниссановодов" о своей Stagea — „это тот же „Скай", только на нем можно ездить по магазинам". В общем, судите сами: Forester, что оказался у нас на примерке, оснащен турбовым 2,5-литровым двигателем, да и еще на полном приводе. К слову, на Stagea это сочетание выдает 280 „кобыл", а тут 210. Тем не менее, посмотрим, на что способен этот сарайчик.

Кстати, называя машину сараем, я немного не прав: концерн позиционирует Forester как внедорожник. Но, если честно, у меня как-то язык не поворачивается обозвать эту машину даже „паркетником", так что пусть будет „сарай".

Обсуждать внешность не буду, не принято это как-то у „Субару"; их любят за другое. Когда-то давно в отношении старой „Импрезы" я слышал мнение, что этой машине просто плевать на собственный облик. С тех пор много воды утекло и „Субара" явно похорошела.

Иллюстрация: Иван Волков



Лучший внедорожник в Великобритании

Крупнейшая английская автомобильная организации The Caravan Club второй год подряд признала Subaru Forester „машиной года" по классу внедорожников. Forester XT 2,0, представленный в этом году, одержал ощутимую победу, не оставив ни единого шанса своим конкурентам, в том числе новой модели компании BMW, X3 3,0 Sport.

Все семь экспертов единогласно присудили победу Subaru. Особо были отмечены отличное сцепление с дорогой, достигнутое благодаря системе полного привода, и автоматическое выравнивание задней подвески.

Таким образом, Forester стал лучшим из 51 автомобиля 22 компаний-производителей различных стран.

Сверим характеристики Subaru Forester 2.5.T

Двигатель
Тип двигателя: O4
Объем двигателя: 2457 куб. см
Мощность: 210/5600 л. с./об./мин.
Крутящий момент: 320/3600 Нм/об.мин.
Наддув: турбонаддув
Клапанов на цилиндр: 4
Расположение клапанов и распредвала: верхнеклапанный с двумя распределительными валами
Компоновка двигателя: горизонтально-оппозитный
Система питания: распределенный впрыск топлива

Привод
Тип привода: постоянный на все колеса
КПП: механическая 5

Подвеска
Передняя: McPherson, независимая, пружинная
Задняя: многорычажная, независимая, пружинная

Тормоза
Передние: вентилируемые дисковые
Задние: дисковые

Темперамент
Максимальная скорость: 227 км/ч

Масса
Снаряженная масса: 1445 кг
Полная масса: 1950 кг

правда не настолько, чтобы обсуждать в трех абзацах дизайнерские изыски. Здесь собака в другом порыта.

Проскользнем в салон: сразу чувствуется, что аппарат японский – все функционально и рассчитано на людей средней комплекции. (Наш фотограф, мужчина несколько больших габаритов, поначалу активно жаловался, но потом пообвыкся, и вроде, как и ему стало удобно...) Чувствуешь себя, словно в коконе, максимально защищенно и комфортно. Водительское место безумно эргономично. Приборка проста, без наворотов – „япона мать", одно слово! И... ручка! О-о-о, какое счастье: ручная КПП!!!

Поворачиваем ключик... Ох, классные все-таки эти оппозитные субаровские движки! Никаких вибраций, идеальная развесовка. Старт с первой происходит весьма уверенно, однако полный привод дает о себе знать: могло бы быть и повеселее. Зато потом, в движении, почти на любых скоростях двигатель просто плюшевый – в хорошем смысле слова. Позволяет творить, что угодно; четкие мгновенные реакции, великолепный отклик на педаль, минимальные турбо-ямы... Просто супер! При этом отличное рулевой управление, „злые", но понятные тормоза. Мы активно хулиганили и пытались сорвать машину в занос – как бы не так. Полноприводный „Субарик" позволяет делать с собой практически все. Он потрясающе уверенно чувствует себя в потоке, и ты даже забываешь, что едешь в „сарае" (или „паркетнике"). По меньшей мере, „Импреза"! Да – ощущения весьма сходные.

Чего не хватает „леснику"? Однозначно – сцепления. При резких стартах запах горелых фрикционов настойчиво проникает в салон. Можно небольшой обвес – в виде нижних „юбок" на бампера и пороги. Придется к месту. Безусловно – подвеску пониже... Тогда это будет больше чем просто автомобиль для езды по магазинам. Получится своеобразная техничка для выездов на профильные мероприятия... Сюда и комплект сликов влезет, и масса сочувствующих болельщиц (гражданок). Да, еще не плохо бы добавить бустконтроллер и турботаймер. Продолжить этот список при желании можно без ограничений: ведь это Subaru... FSZ



Читатель, если ты хочешь
а) увидеть свою машину на страницах нашего журнала – пиши на адрес cars_FSZ@mediasign.ru
б) сказать нам что-нибудь хорошее – отправляй на info_FSZ@mediasign.ru
с) конструктивно покритиковать – туда же...

Да, и не забудь посетить www.frsg.ru – наш официальный сайт!



ТЕКСТ: CAROLGEES, Веренка МАХЛИНА, ФОТО: Michael WHITESTONE



„200 миль в час"

Хочешь попасть в другое измерение? Тебе крупно повезло — прямо здесь и сейчас, не выпуская из рук новый номер „Форсажа" и не слезая с кресла, ты можешь перенестись в абсолютно другой мир — мир бешеных скоростей и зашкаливающих датчиков. Готов? Тогда пристегни ремень — мы отправляемся на первое соревнование участников клуба Redline „200 миль в час". Хрен кто догонит!..

Скорость — 200 миль в час (в России это 320 километров в час). Жизнь проносится перед глазами, тебя буквально выворачивает наизнанку, сердце уходит в пятки, а мир за окном автомобиля остается где-то далеко в другом измерении. Испытание не для слабонервных. Только представь, как должен чувствовать себя водитель, когда он пролетает дистанцию в сто метров всего за 0,2 секунды. Ты даже не успеешь моргнуть глазом, потому что скорость, с которой ты это сделаешь, будет на одну десятую больше. Даже коренастые спринтеры мирового класса потратят на то же самое целых десять секунд. Достичь такого результата жаждут многие гонщики, ведь стоит нагнать эти 200 миль в час на своей машине — и знакомые станут относиться к тебе, как к побывавшему на Луне, профессионалы — уважать, а полуобнаженные девахи посыпятся в объятия прямо с неба...

Ну, быть может, с последним пунктом мы немного переборщили, но все же числиться в эксклюзивном и первом в своем роде официальном клубе „скоростников-модификаторов" — это действительно круто! И дьявольски почетно!!!

Заучивать наизусть правила игры не придется. Это не „Бойцовский клуб" — о „200 миль в час" ты можешь говорить сколько и кому угодно. Чтобы войти в число Избранных, существует одно единственное условие — но какое! Ты должен разогнаться до этой скорости. И только тогда — добро пожаловать в клуб! Первые участники заезда, которых мы пригласили, выжимали из себя последние соки, а из своих машин — последние капли бензина, чтобы преодолеть барьер. Что из этого вышло? Надо признать, столь ошеломляющих результатов мы никак не ожидали.



1. Первый рекорд установил Саймон Норрис. На своей Mitsubishi Evolution VIIRS он разогнался аж до 200,3 миль в час! А ведь машина уже далеко не новая и много повидала на своем веку.
И вот на старости лет – награда за труды! „Старушка" официально признана первой и пока единственной в Великобритании Evo, превысившей пресловутый рубеж. Более того! Насколько нам известно, таких результатов не добивалась ни одна Evolution в Европе! Если ошибаемся – дайте знать. Мы готовы написать о героях из любой точки планеты.
Обрушившись на трассу, как тропический ливень на голову папуасов, Саймон побил результаты Мартина Хедальда: 0–60 миль (примерно 96 км/ч) и 0–100 (около 160 км/ч). Его машина прошла 0–60 миль за 2,69 и 0–100 – за 5,63: автомобили всяких Бондов, Бэтменов и Фантомасов (если кто помнит такого хмыря с чулком на башке), по сравнению с ней, просто жалкие телеги! Перед самым заездом в тачке установили кулачковую коробку – и это дало о себе знать. Свою удачу Саймон, как полагается, щедро обмыл и скоро уже снова был на коне, решив, что одного рекорда ему недостаточно... Не удивимся, если в ближайшее время он перекроет собственное достижение.



2. Прозвище следующего участника говорит само за себя: Ронни „Ракета". Его Skyline — самый быстрый автомобиль всех времен и народов: 205,7 миль в час! Наш Datron еще никогда не засекал таких быстрых результатов. Он также прошел наибыстрейшие 0–60 среди Skyline, которые мы когда-либо видели. Даже будучи конструкцией не из легких (с полным внутренним оснащением, включая запаску, жену, тещу и собаку (последние три компонента — шутка)) он достиг 60 миль в час всего за 2,3 секунды! И после всего этого Ронни скромно заметил: „С драговыми колесами и сликами она бы ехала еще быстрее..."

3. Под капотом „тридцать третьего Ская" Питера Эверетта мы обнаружили турбомотор мощностью около 640 лошадиных сил. Питер должен гордиться своими 189,4 мили в час, тем более что все доработки в машине он производил самостоятельно. Неожиданно для себя самого он достиг результатов при разгоне с 0 до 60 миль (0–100 км/ч) в час за 3,46 секунды и 100–150 миль — за 10,26 секунды, что дл. его машины вообще сверх нормы.

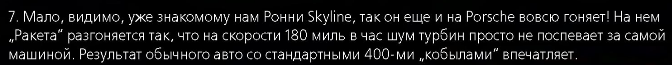
Лыко в строку

Datrou MicroSat timingoquoipment
Что это за устройство такое, о котором мы все время упоминаем? Datron MicroSat GPS — это новое оборудование, которое помогает с точностью до доли секунды измерить время прохождения трассы нашими участниками. Большинство аналогичных приборов выдают информацию только о конечном времени, но с помощью данного аппарата можно узнать любую информацию на любом нужном отрезке (например, когда у водителя зачесалась пятка...).
На мониторе компьютера высвечиваются все необходимые данные; надо только установить небольшое устройство на крыше автомобиля — и ты под наблюдением самого точного секундомера.
Каждая машина в нашем английском клубе должна доказать, что разовьет 200 миль в час под контролем системы GPS. Теперь судью на мыло не отправишь — все честно.

4. Триумфатор многих скоростных заездов Дюд сделал все, чтобы и сегодня быть первым. Но, к сожалению, не помог ему ни битурбовый „супровский" мотор, ни остальные „девайсы". Парень разогнался всего лишь до 186 миль в час. Дюд уверен, что его машина осилит 200. Охотно верим, вот только когда?

5. На следующий старт съехалась вся местная полиция. Думаете, доблестные бобби собирались лишь праздно поглазеть на боевых железных коней? Отнюдь. Все ради спокойствия граждан — уж слишком сильно ревел мотор S13 Ричи!
Он превзошел результаты Porsche GT3 и Skyline GRT, но довольным Ричи не выглядел. В процессе гонки он понял, что интеркулер „наелся“, поэтому заветные циферки „Датрон“ так и не выдал. Своего рода утешением для рейсера стал результат 0–60 миль в час за 4,1 секунды.

6. Когда мы выяснили, что R33 Криса возглавлял Японский Top Secret rollers, мы решили, то тут уж ему разогнаться до нужной скорости будет раз плюнуть. Ан нет, нагнать больше 150 миль в час ему не удалось.. Проблема в не рассчитанном на такую скорость ECU — в программе, проще говоря. Но неудача лишь подзадорила Криса, и он обещал вернуться „с другими мегамозгами“.



7. Мало, видимо, уже знакомому нам Ронни Skyline, так он еще и на Porsche вовсю гоняет! На нем „Ракета“ разгоняется так, что на скорости 180 миль в час шум турбин просто не поспевает за самой машиной. Результат обычного авто со стандартными 400-ми „кобылами“ впечатляет.

8. „Порш“ GT2 — серьезная машина с 3,6-литровым турбированным мотором, шикарным внешним видом и стоимостью под 100 000 фунтов. Предыдущий результат — 0–60 за 3,8 секунд. Мы были уверены, что у машины Генри сегодня более чем достаточно шансов. И... прогадали — 183,9 миль в час! Уезжая, Генри лишь сказал: „До встречи на автобане в Германии!..“

Вот некоторые данные, которые позволят сравнить лучшие результаты самых быстрых машин в мире и подопечных клуба „200 миль в час“. Неплохо, правда?! Хотя и не так уж сильно мы от них оторвались...

машина	max скорость
Pagani Zonda C12S	197 миль/час
Lamborghini Gallardo	192 мили/час
Dodge Viper GTS-R	190 миль/час
Aston Martin Vanquish	190 миль/час
Astra Max Diesel van	188 миль/час
Ferrari 360 Stradale	186 миль/час
Mercedes CL65 AMG	185 миль/час
TVR Tuscan S	185 миль/час
Noble M12 GTO-3R	170 миль/час

ПОСТСКРИПТУМ

Подведем итоги: уже на первом шоу клуба наших коллег из Redline „200 миль в час“ мы получили несколько рекордов и лучшие результаты 0–60 и 0–100 миль в час. Evo Саймона Норриса стала единственной в Великобритании, а то и во всем мире, развившей 200 миль в час, а Rocket Ronnie разогнался до этой скорости несколько раз подряд. Прошу любить и жаловать: эти двое — самые уважаемые на сегодня члены Клуба Redline.

Блестящие выступления показали и многие из не сумевших превысить вожделенную отметку. Питер Эверетт побил свой личный рекорд и прошел 0–100 за 7,53 секунды. 200sx Ричи Бьюмонта помешали лимиты машинного мотора объемом 1,8 литра, но все же он ушел со „сцены“ с блестящим результатом — 60 за 4,1 секунды. Skyline Криса Аркера уже на старте покрыл свой лимит 150 миль в час, а Дюд прошел 100–150 за 8,88 секунд. Как и Крис, Дюд был ограничен скоростными возможностями. Эти трое обещали нам вернуться и еще раз попытать счастья. Что ж, будем ждать вас в следующих гонках!

Что дальше? Остается только гадать. Честолюбия у сумасшедших англичан хоть отбавляй. Посмотрим...

А ну-ка, кто на новенького? FSZ

VTECает не по-детски

Аббревиатура VTEC известна большинству „хондаводов“. Более того: она почти икона, ибо вкупе с крутильными моторами составляет основу любви к машинам этой марки. Неудивительно: благодаря ей хондовские мотористы добиваются совмещения комфортных низов с почти турбинным подхватом сверху. Впрочем, что это я все о „Хонде“ да о „Хонде“, как будто другие концерны не удосужились создать нечто подобное. Вот у BMW есть VANOC – первая буква V; у Toyota – VVT-I, ну и так далее… В общем, вы поняли, о чем далее пойдет речь, – о системах изменения фаз газораспредоления.

Начнем мы все-таки с VTEC – не то чтобы прародительницы всех остальных, но системы чрезвычайно уважаемой и легендарной. Полная расшифровка аббревиатуры – Variable Valve Timing and Lift Electronic Control. По-русски – электронная система управления временем открытия и высотой подъема клапанов. Проще говоря, электронная система регулировки фаз газораспределения.

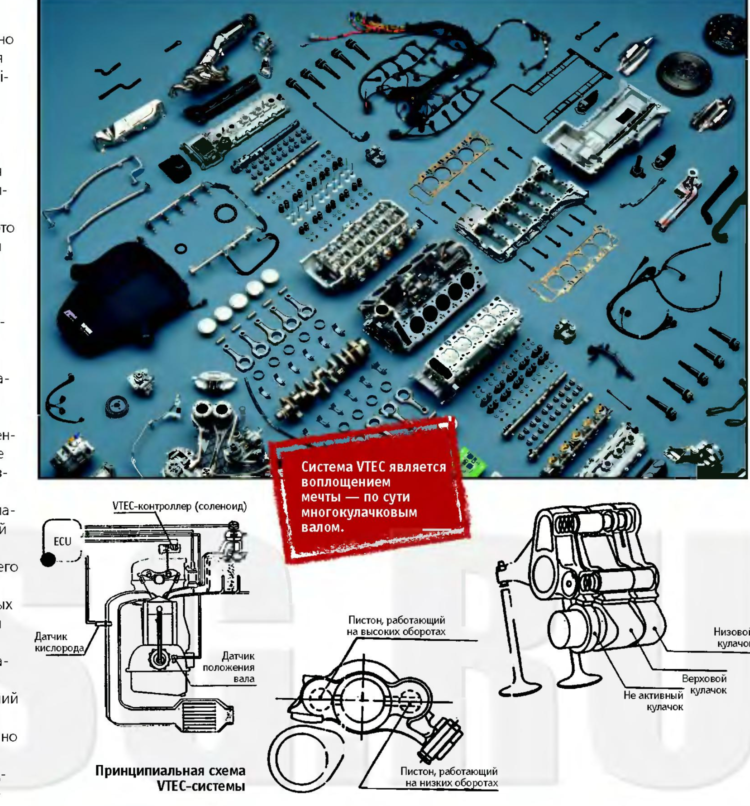
Для чего надо менять фазы и как это работает – два главных на сегодня вопроса.

Начнем с первого. Известно, что изменение длины фаз впуска и выпуска позволяет менять характеристики двигателя. Если оставить впускные клапаны открытыми подольше, в камеру сгорания попадет больше смеси. Это обеспечит более ровную, устойчивую работу двигателя на малых оборотах коленчатого вала, а при высокой частоте вращения улучшит его тяговые возможности.

Задержка закрытия выпускных клапанов позволяет добиться лучшей вентиляции цилиндра, а значит более качественного последующего наполнения и сгорания.

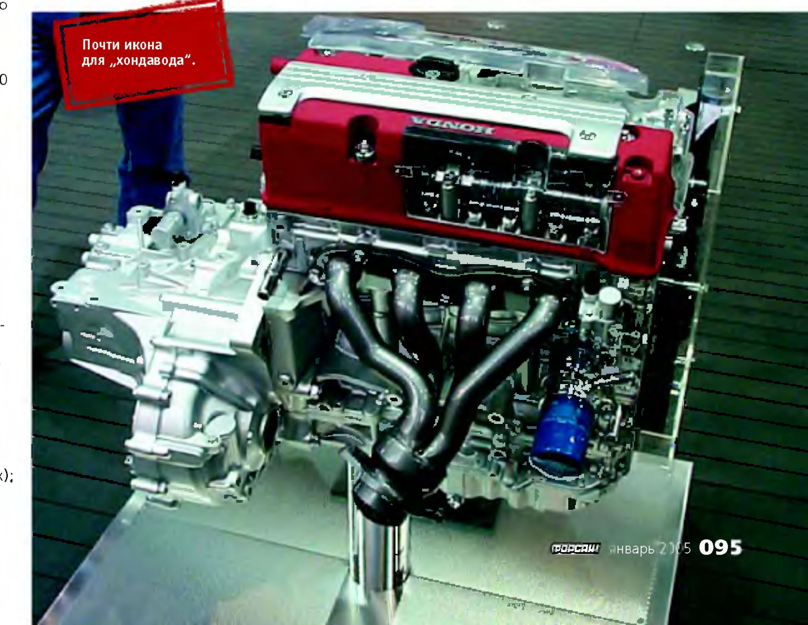
На стандартном моторе описанных выше процессов можно добиться заменой распредвала с измененным профилем кулачков (как правило, более высоким). При этом максимальная отдача (наибольший эффект) достигается в довольно узком диапазоне оборотов, обычно „на верхах“, при этом двигатель ощутимо теряет на низких и средних оборотах. Езда с таким мотором становится весьма специфической, его необходимо постоянно крутить, но далеко не каждому обычному водителю понравится ездить, все время гоняя стрелку тахометра, к примеру, между 6500 и 8000 об./мин., отбивая ее о „редлайн“. Такая манера езды приемлема в автоспорте, но не в повседневной эксплуатации. Режим работы мотора становится более рваным, возрастает расход топлива, увеличиваются нагрузки на двигатель, понижается его ресурс. Каков выход? Необходим механизм, способный изменять длину фазы впуска и выпуска на работающем двигателе. И такие системы были изобретены. Появились они в начале 90-х одновременно у нескольких производителей и назывались по-разному.

У Honda – VTEC (существует несколько разновидностей: DOHC VTEC, SOHC VTEC, VTEC-E и 3-stage VTEC; все они работают по одному принципу; разница лишь в нюансах); у Toyota – VVT-I; у BMW –VANOS и Double VANOS и т. д.

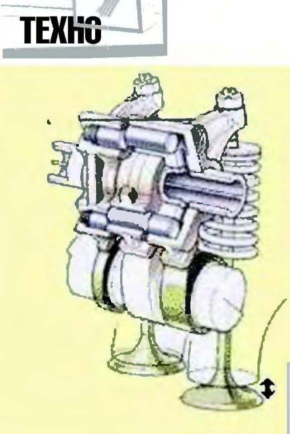


Система VTEC является воплощением мечты — по сути многокулачковым валом.

Принципиальная схема VTEC-системы



Почти икона для „хондавода“.



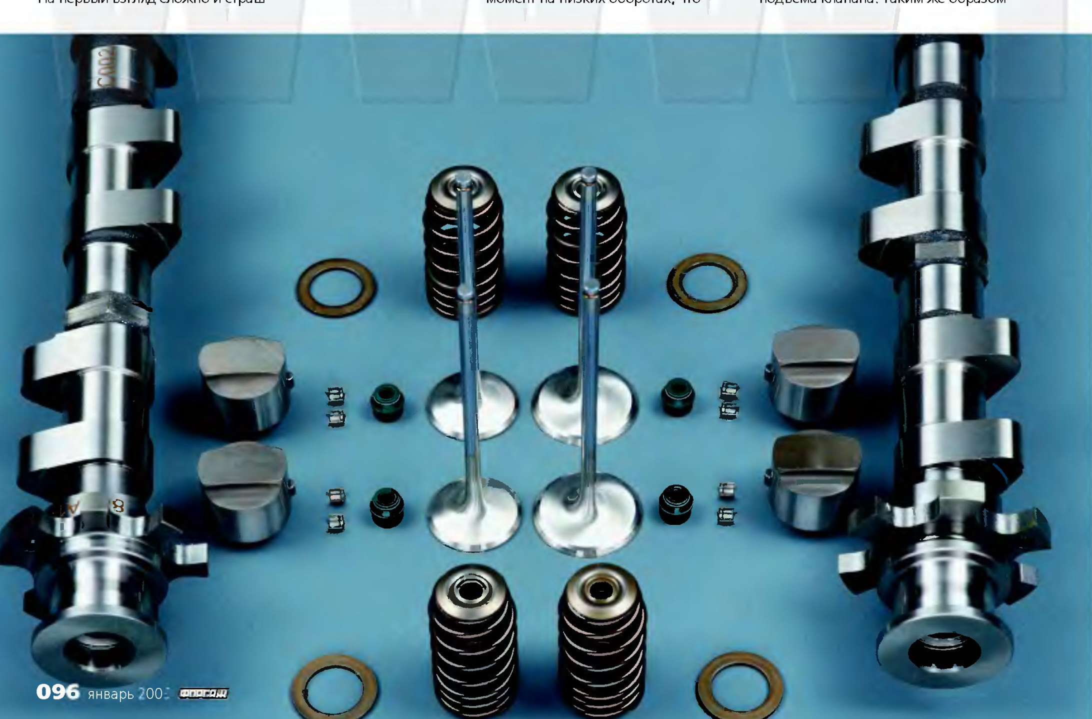


Особенности VTECa.

Всего на данный момент существуют четыре системы: DOHC VTEC, SOHC VTEC, VTEC-E и 3-stage VTEC, но все они работают по одному принципу: использование для конкретного клапана различных по профилю кулачков для соответствующего режима работы мотора путем замыкания рокеров или коромысел небольшим стержнем, сдвигаемым давлением масла. То есть, как видно, система очень проста и надежна.

Принцип работы упомянутых систем заключается в следующем: они обеспечивают оптимальную величину подъема клапана и время его открытия в разных режимах работы оного.

Как функционирует VTEC-система
VTEC использует для конкретного клапана отличающиеся по профилю кулачки для разных режимов работы, замыкая рокеры или коромысла небольшим стержнем, сдвигаемым давлением масла.
На первый взгляд сложно и страшно, но на самом деле все довольно технологично и надежно. Распределительный вал оборудован тремя кулачками привода каждого из впускных клапанов двигателя, отличающихся друг от друга формой профиля и высотой подъема, которыми определяются продолжительность и величина открывания клапанов. При малых оборотах двигателя впускные клапаны срабатывают от кулачков распределительного вала, профиль которых рассчитан таким образом, чтобы развивать хороший крутящий момент на низких оборотах, что предполагает отличную тягу и высокую приемистость автомобиля. Когда возникает необходимость в повышении отдачи двигателя, коромысла впускных клапанов посредством специального гидравлического устройства с электронным управлением или без оного блокируются (в зависимости от типа системы) с промежуточным коромыслом. При этом для открытия клапана используется другой кулачок – большей высоты и меньшей остроконечности. Тем самым увеличивается время и высота подъема клапана. Таким же образом вступает в работу последний третий кулачок с самым высоким и длинным профилем. Более того: система VTEC 3-stage при малых нагрузках на двигатель вообще использует только один (из двух) впускной клапан, оставляя другой закрытым. Начиная с 2001 года, система VTEC именуется I-VTEC (I – intelligent, интеллектуальная) и оборудуется иным алгоритмом управления, который позволяет регулировать длину фаз не ступенчато, как раньше, а плавно во всем диапазоне работы двигателя. Этого достигли благодаря добавлению к модернизированной системе VTEC гидравлического устройства, позволяющего поворачивать распредвал относительно звездочки привода.



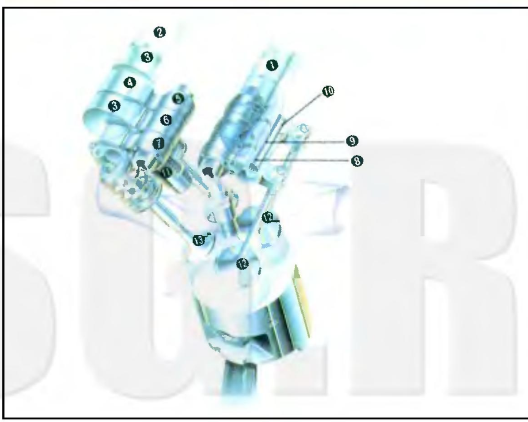
Далее – VANOS
Ее разработала компания BMW, и принцип работы тут иной, нежели чем у VTEC. Система VANOS появилась в 1993 году и представляет собой по сути сервопривод, который просто сдвигает распредвал впускных клапанов.
Значительно позже появилась Double VANOS. То же самое, только на два вала. Принцип прост: процессор анализирует сигналы, поступающие с датчиков, дает команду шаговому электромотору и тот ступенчато изменяет фазы газораспределения путем поворота вала относительно ведомой звездочки на несколько градусов. Система менее эффективна, чем VTEC, так как профиль кулачка остается постоянным.
По сути, это такая суперразрезная шестерня с электроприводом.
В 2001 году на смену VANOSу пришло более совершенное устройство Valvetronic, продлевающее фазу открытия впускных клапанов за счет изменения плеча коромысел.

Toyota и VVT-i
Как она действует? Процессор, управляющий работой двигателя (в народе „мозги"), анализирует сигнал, поступающий с датчиков положения распредвала и коленвала. Проанализировав полученную информацию и сравнив ее с информацией, зашитой в нем, процессор дает команду на открытие масляного клапана, через который масло поступает в VVT-контроллер.
В прямой зависимости от величины давления масла в контроллере находится и угол опережения либо запаздывания. Оно (масло) поворачивает распредвал на несколько градусов в ту или иную сторону. Чем выше давление, тем больше угол поворота; соответственно, большая степень перекрытия фаз. Позже система была изменена кардинально: появился еще один кулачок с профилем, рассчитанным на большее время и высоту подъема клапана, появились дополнительное коромысло и фиксирующий механизм, а к названию системы добавилась еще одна буква VVTL-i.

NEO
Схожий механизм есть и у другого японского монстра автопрома – Nissan. Имя ей – NEO VVL.
Конструктивно система близка к хондовской VTEC. На малых и средних нагрузках на двигатель работает один кулачек распредвала с профилем, рассчитанным на максимальную тягу на низах (для каждого впускного клапана свой); а при высоких в работу включается другой кулачок с иным профилем, рассчитанным на достижение максимальной мощности в зоне высоких оборотов. Кулачок этот один для обоих клапанов. Переключение режимов осуществляется с помощью давления масла, подключающего дополнительное коромысло, толкает которое тот самый второй кулачок специальным запорным механизмом.

Словом, существует много систем; отличающихся устройством; эффективность их работы тоже разная. Наиболее эффективна, на мой субъективный взгляд, VTEC, наименее – VANOS; VVTL-i и NEO VVL конструктивно близки ко VTECу, но менее эффективны, так как имеют всего два кулачка, а не три, как у Honda. Таким образом, „Хонда" все-таки „повер"! FSZ





Появившись в 1990 году, система VTEC дважды модернизировалась, и сегодня мы имеем дело с ее третьей серией, отличительная особенность которой в том, что оптимальное время и величина открытия впускных клапанов подбираются электроникой для трех режимов работы двигателя: на низких, средних и высоких оборотах. Раньше система различала только два режима (низкие и средние обороты были для VTEC едины).



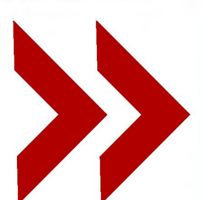
VANOS — по сути, разрезная шестерня с электроприводом.



Nissan-Ка

Редакция благодарит компании „Simoni Racing" и „Точка тюнинга" за помощь в организации фотосессии.

ТЕКСТ: Алексей ПЕВЧЕВ, Влад БУХАНЦЕВ





Selomon Schwartz Et Sen Orchestra
Selnze records

Одна из самых странных, но и самых любопытных пластинок года. Помните американские фильмы 50–60-х, с несравненными автомобилями „Кадиллак" и орущими из автомагнитол и музыкальных автоматов твистами и рок-н-роллами? А теперь перенесите всю эту прелесть в города Бершева и Тель-Авив. Перед вами откроется ни на что не похожая картинка сумасшедшего отрыва и непередаваемого колорита тусовок израильских тедди-бойз. Московский коллекционер и издатель раритетов Олег Тарасов обнаружил эту запись случайно, вычистил-вылизал и вернул к жизни. Представьте себе угарные версии общеизвестных „Hava Nagila" и ей подобных, как если бы они звучали не в заунывном коммерческом ресторане, а на танцплощадке перед наэлектризованной толпой, состоящей из парней с набриолиненными коками, в „косухах", и их роковых подружек в юбках-колоколах и черных очках…



Markscheider Knnst
St. Petersbnrg-Kinshasa Transit
Gala recerds

Одни из главных любимцев московской клубной молодежи решили перетрясти архивы, а возможно, закрыть свои долговые обязательства перед выпускающим лейблом. К счастью, на качестве музыки это не отражается. Markscheider Kunst – заводной коллектив, пригодный как к статичному, так и танцевальному применению, чем отчасти объясняется его востребованность за рубежом. Часть материала 1998 года известна уже давно (в основном благодаря пиратским сборникам), но по разным причинам оставалась за бортом. Всеми радостями жизни, которые музыканты познали благодаря милости Джа, они щедро делятся с окружающими. В итоге праздник, на котором звучат вперемежку ска, рэгги, сальса, румба, настигает любого, оставившего здесь часть разума.



The Blueskins
Werd Of Meuth
Demine recerdings / Z

Наиболее сильное из всего, что происходило с новой британской гитарной музыкой. Йоркширские дебоширы играют стопроцентный гаражный рок с той искрометностью, с которой его понимали только в 60-е прошлого века. Ставка здесь идет не на абстрактную энергию, которой сейчас разнообразит любой альбом любой посредственности любой хороший звукорежиссер, а на подлинную чистоту звучания. Забудьте про столь почитаемых ныне Franz Ferdinand или просто с легким сердцем подарите их пластинку подружке. Теперь у вас есть полный альбом необузданного гитарного драйва, в котором лучшие образцы рок-н-ролльной классики от The Faces и The Stooges подхвачены всей силой молодого духа. Крайне опасная музыка для вождения в период трафика, оптимальный вариант для пригородного сумасбродства. Лейбл, на котором выходят The Blueskins, сообщает, что у него в запасе еще парочка сюрпризов в том же духе.



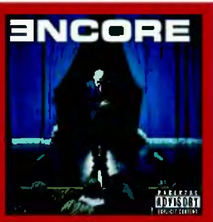
Zimpala
The Breeze Is Black
Platimım recerds/ Zakat

В начале их было двое – ди-джеи BNX и WALTERS. Первый – любитель вечеринок, хозяин лейбла Fantomas Records, отчаянный коллекционер редкого винила, второй – неутомимый исследователь новых видов микширования, покоривший своим мастерством самого Боуи, однажды пригласившего его поработать в ходе французского тура. С недавних пор в состав группы входит еще и вокалистка Наоми. Вместе они создают удивительной красоты комбинацию из джаза, фанка, забытых электронных битов 80-х. Под эту музыку нельзя танцевать, она чудесным образом возвращает к жизни. Иногда этот стиль называют дэнс-фьюжн, но для чисто прикладного применения подойдет такое определение: музыка ночных дорог!



Carl Carlten & The Sengdogs
Caheets & Reots
SPV

Весьма колоритная работа бывшего коллеги Роберта Палмера, вот только Кэрлтон в своем желании нарезать жесткий ритм-н-блюз выглядит явно грубее и жестче. Светскость и ненавязчивые эротические вибрации принесены здесь в жертву горячему драйву романтика с большой дороги. Уже с первой забойной вещи „God's Gift To Man" становится ясно, с чем имеешь дело. Корни этой музыки в дорожных историях Тома Петти, инцидентах в прокуренных забегаловках в манере Rolling Stones и байках случайных попутчиков. Впрочем, хватает места и хриплым лирическим блюзовым балладам, и расхлябанным салонным буги. Все, что вы хотели знать о вкусах автомаргиналов и добрых лузеров а-ля Большой Лебовски в высшем проявлении их рок-н-ролльного духа!



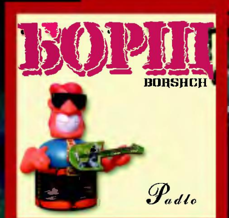
Emiuem
Encore

Едва зазвучав в колонках радиоприемников и появившись на экранах ТВ, он был признан талантливым. После выхода альбома Marshal Matters LP – на удивление великолепным. Записав „The Eminem Show", рэппер узнал, что он гениален. Сегодня, после „Encore" вся планета ломает голову, каким бы еще эпитетом наградить этого взрывного, белобрысого и крайне симпатичного и веселого хама. Эминем в очередной раз берет установленную самим собой планку. И в очередной раз с запасом в пару метров. Практически весь творческий американский люд сегодня, как может, протестует против политики Джорджа Буша, а иногда и против самого Буша. Эминем не остался в стороне. Заглавная песня с диска – чисто эминемовское разоблачение американского человека номер один. Оно, правда, получилось нудным и каким-то не зажигательным. Зато весь остальной диск – привычный мерзкий, ироничный, раздолбайский, залихватский, изобилующий мазафаками рэп Эминема, в котором на орехи досталось всем. Кому надо, кому не надо; жене, маме, Моби, рэпперам-соперникам и так далее. Разумеется, самое главное – неповторимая манера чтения Эма, но если вы прислушаетесь к музыке, то неожиданно для себя найдете огромное количество крайне приятных моментов. Слушать всем. Обязательно.



AnimalДжаz
Как люди

Существование альтернативной музыки в нашей стране – дело крайне невыгодное и интересное только самим альтернативщикам. Радиостанции в эфир не ставят, телевидение игнорирует, клубы если и дают помещение под концерты, то в такие дни, что в качестве аудитории выступает только обслуживающий состав самого заведения. Прорваться на широкие просторы в таких условиях – дело крайне сложное. Для кого-то даже непосильное. Тем ценнее завоевание питерских альтернативщиков AnimalДжаz. Их третий альбом – настоящее взятие одной из высот российского шоу-бизнеса. За четыре года существования энималы выпустили три полноценных альбома, кучу максисинглов, успели неоднократно засветиться на российских рок-фестивалях, среди которых „Крылья" и „Нашествие" и, наконец, выпустили диск, которого от них давно уже ждали. Тяжелая гитарная музыка отличнейшим образом смешана с великолепным голосом вокалиста Михалыча а-ля Майк Паттон и симфоническим фоном, превращающим песни в приятные слуху и одновременно удивительно драйвовые вещи. В общем, российская альтернативная сцена приобрела отличного собственного представителя – песни группы находятся в ротации на радио, ребята снимают клип и вообще, похоже, скоро станут главной альтернативной группой страны.



Борщ
Padie
Мистерия звука

Одна из самых угарных пластинок, созданных участниками мегапопулярного коллектива параллельно главному месту работы. Гитарист Юрий Здоренко и басист Александр Пипа явно заскучали в рамках пусть и рок-н-ролльной, но явно недостаточно жесткой для них семьи под названием „Вопли Видоплясова". В результате на свет явился трудный подросток, за глаза именуемый „украинским Motorhead". Сравнение лестное, но не совсем оправданное: панка и разгула у „Борща" порой даже побольше. Продюсировал запись некто Жан-Пьер Шалбо, работавший с Бриджит Бордо и Джоном Кейлом; спиртное наливали все подряд, настоящее рок-н-ролльное буйство на протяжении двадцати треков устраивали одни из самых веселых музыкантов постсоветского пространства.

www.etracksonline.co.uk



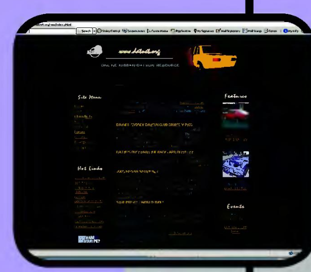


Круги мира

Как выглядит Невское кольцо? Не помните? А трасса, где проводится Le Mans? Ну, может быть, длину круга Silvertone? Тоже мимо? Тогда смело идите на сайт www.etracksonline.co.uk. Это электронный каталог по мировым гоночным трассам. На сайте присутствует поиск по регионам и алфавитный. По каждому кольцу помимо схематичного представления автодрома есть дополнительная информация: длина трассы, какие чемпионаты проводятся, сколько кругов нужно проехать в том или ином кубке, местные рекорды, а также – как добраться, номера телефона и факса. И, если есть, адрес официального сайта трассы.

Из „фишек" – новости, аналитические статьи и FAQ. Помимо реальных, на сайте можно найти виртуальные маршруты и треки.
Довольно качественно сделанный форум, где постоянно сидят фанаты и обсуждают различные новости из мира автоспорта. Как и на любом другом форуме, новичков здесь не жалуют, да и вообще конфликты между определенными личностями возникают постоянно. Графическое оформление сайта страдает, но это можно пережить. Сама „инфа" все-таки весьма полезная и занятная.

www.datnet.org



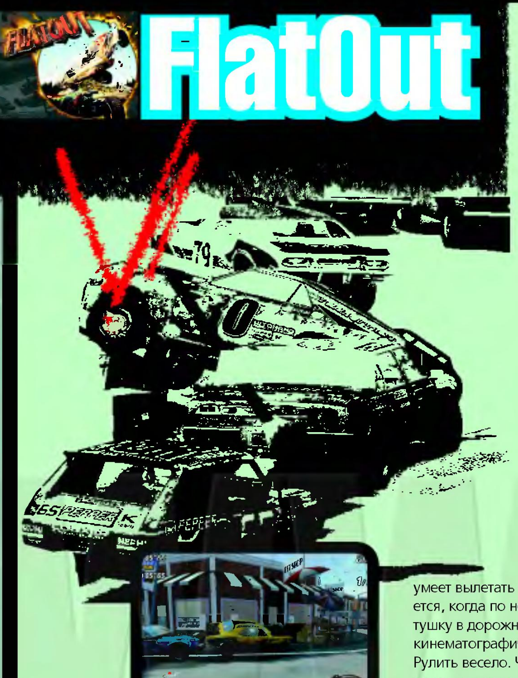


Внуки датсацев

Этот сайт для тех, кто не боится лезть в мотор своего „Ниссана", а не расспрашивать по конференциям, в каком сервисе предложат кофе, сколько „ест" та или иная модель бензина и какие ставить дворники и брызговики.
Богатая коллекция технических характеристик двигателей. Тип и расположение цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность в киловаттах и на каких оборотах, максимальный крутящий момент. На каких машинах ставился и каких годов выпуска.
И, конечно, какие есть к ним коробки передач. Пожалуй, самое „вкусное" – непосредственно фотография двигателя. На сайте также можно найти сервисные документации по автомобилям – будь это Skyline, 200SX или Pulsar, – документации по двигателям как японских, так и европейских версий „Ниссанов", схемы электрической проводки, распиновки разъемов ECU. Что приятно, присутствует даже такая информация как конверсия тормозной системы и конверсия двигателей.
Кроме этого на сайте постоянно публикуются объявления о купле-продаже автомобилей и запчастей. Хотя сие, к сожалению, не для нас.
Создатели ресурса постоянно призывают принять участие в каком-нибудь шоу или просто подъехать на своем автомобиле к очередному месту встречи. Что опять же...
Резюмируя, хочется отметить богатую коллекцию технической информации, систему частных объявлений, галерею фотографий, каталог других ресурсов, посвященных „Ниссану", и не совсем мертвый „форум".

ТЕКСТ: Михаил БЕСКАКОТОВ, редактор журнала PC GAMER

FlatOut





Платферма: PC, Sony PlayStatien 2
Издатель: Empire Interactive
Разработчик: Bng Bear

Need For Speed Underground 2 в больших дозах приводит к интоксикации. Как бы вам ни были дороги „Скайлайны", увешанные хищными бамперами и неоном, иногда хочется чего-нибудь свеженького – чтобы поближе, скажем так, к корням. Раллийные симуляторы? Упаси вас Аллах, нет на свете ничего скучнее. Во-первых, там нужно проходить трассы в гордом одиночестве, а во-вторых, штурман. Все эти „исси оэфт, исси оайт" с британским акцентом утомляют жутко.

А вот FlatOut для релаксации подойдет как нельзя лучше. Дело в том, что из всех игр про мускулистую американскую классику FlatOut... единственная. Нужно, типа, пользоваться случаем. Есть, конечно, Driver 3, но это игра не про машины, а про „геморрой" с управлением; есть бесконечная серия NASCAR, про которую вы, скорее всего, ни бельмеса не знаете, но и оно к лучшему; есть, наконец, Destruction Derby, но она настолько старая, что на современных компьютерах отказывается запускаться.

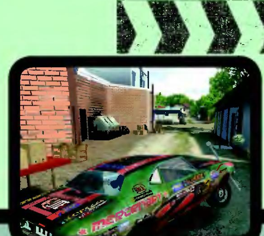
Значит, FlatOut: машины не лицензированы, но стоит один раз взглянуть на картинки, и вы все поймете. Заднеприводные монстры тридцатилетней давности. Мечта! Вам предлагается разбить их об стену, столб или лежанку бревен. Что это будет за авария!

Дело тут вот в чем: основным достоинством FlatOut авторы сделали могучую физику. Это когда от столкновений объекты правдоподобно разлетаются и подпрыгивают. В том числе и ваш экранный герой. Да-да, это первая игра, где при сильной аварии водитель умеет вылетать через лобовое стекло. Но это еще ладно. Самое забавное начинается, когда по несчастному с ревом прокатываются соперники, вминая несчастную тушку в дорожную грязь. Игра показывает все это в замедленном действии. Очень кинематографично.

Рулить весело. Чем раньше вы поймете, что прийти к финишу, не поцарапав машину, у вас не получится, тем проще и веселее будет жить. Нитрос – это вообще песня. Если как следует бортануть соперника (желательно, чтобы он вылетел через лобовое стекло своего автомобиля), то нитроса накопится целая пипетка. Пипетки этой хватит примерно на полкруга. Но что это будут за полкруга! Как и положено настоящему автомобилю, машины из FlatOut похожи на необузданных быков: задний мост живет своей собственной жизнью, машину кидает, вы орете от восторга, а если все же не удастся справиться с управлением – от ужаса.

Трассы чудо как хороши. Они словно бы взяты из раллийного симулятора и умножены на безумие игры Carmageddon: вдоль обочин расставлены экскаваторы, в которые так приятно впечатывать конкурентов, рекламные щиты можно сбивать со стоек, а из кучи старых покрышек можно устроить особо зажигательный фейерверк.

А еще к вашим услугам есть гараж. Там можно усилить подвеску, установить турбонаддув и кенгурятник повышенной хищности, но все эти модификации в большей степени косметические. То есть на процесс почти не влияют. Но все равно приятно. Когда гоняться по кругу надоест (а случится это достаточно скоро – FlatOut, несмотря на всю свою замечательность, не рассчитана для круглосуточной игры, не тот формат), то начнется самое интересное. А именно парк развлечений. Буквально: вам предстоит сбивать кегли водителем, запуская его в высоту, выстреливать на меткость. Разгоняете машину, активируете катапульту. Проще простого. Тупо, но очень, очень весело!





The Getaway 2: Black Monday

Платферма: Seny PlayStation 2
Издатель: Seny
Издатель в Рессии: „Сефт Клаб"
Разрабетчик: Team Sehe

The Getaway 2: Black Monday – это еще один повод иметь Sony PlayStation 2. Эта игра далека от идеала, коим, напомним, является Grand Theft Auto: San Andreas (читайте о ней в прошлом номере „Форсажа"), но с легкостью поглотит вас как минимум на пару вечеров. Чертовски стильная! Представьте на минуту лучшие фильмы Гая Ричи в формате видеоигры. Нет, натурально: „Карты, деньги, два ствола", только с удобным геймпад-управлением и возможностью отстреливать цыганам одно место, когда вздумается. Правда, вместо цыган тут литовцы, но не суть.

В главной роли – лондонский подонок. Чудовищный говнюк, несмотря на свою принадлежность к как бы полиции и служебное задание расследовать ограбление банка. Концентрация слова „fuck" на единицу экранного времени зашкаливает. Уберите детей к чертям от телевизора.

Проблемы решаются преимущественно по-пацански: пулю в лоб или лбом об стену. Есть, конечно, и „скрытные" миссии, когда нужно прокрасться куда-нибудь незамеченным, но их не много.













Пара слов о том, как все это устроено. Первое, что напрашивается на ум – клон Grand Theft Auto. Но сходство лишь внешнее. Свободу перемещения по городу вам никто не дает. Город здесь, как нетрудно догадаться, – Лондон; отлично смоделированный и в целом правдоподобный, он не то чтобы изобилует жизнью. В отличие от Grand Theft Auto, которая сама себе жанр, The Getaway берет курс на кино: по углам не валяются карикатурные аптечки, враги умирают с трехэтажным матом на устах, и вообще, все происходящее на экране предельно похоже на реальную жизнь. И это здорово, потому что Team Soho рассказывает нам замечательную подоночью историю, словно бы списанную с большого экрана.

Отыграв некоторое количество миссий за полицейского, вы начнете эпизод про его оппонента, боксера, преступника и еще большего говнюка. То есть история остается та же, но смотрите вы на нее уже совершенно другими глазами. Затем еще будет девушка-хакер – попробуйте угадать, на чью сторону она станет ближе к финалу игры? Если помните, так было в замечательном немецком фильме „Беги, Лола, беги". Но в отличие от этого фильма, Black Monday не стесняется быть по-простому брутальной – настоящая мужская игра.

Как все это выглядит? Вспомните движение по сюжету в той же Grand Theft Auto: вы садитесь в машину или на мотоцикл, и если удается выжить в мощной заварушке на городских улицах, то приключения продолжаются в закрытом помещении – с обрезом в могучих руках.

По сути же, Black Monday это типичный брит-гангстерский боевик. Как и в случае со всеми остальными произведениями этого жанра, чтобы не по-детски тащиться от второй части, первую смотреть совсем не обязательно.





ТЕКСТ: Заира ОЗОВА, Влад БУХАНЦЕВ

Супердетки

ЛЕМОНИ СНИКЕТ: ТРИДЦАТЬ ТРИ НЕСЧАСТЬЯ (LEMONY SNICKET'S A SERIES OF UNFORTUNATE EVENTS) США, 2004
Режиссер – Брэд Сиберлинг
В ролях: Джим Кэрри, Мэрил Стрип, голос Джуда Лоу.

Троица очаровательных детишек Бодлер получает пренеприятнейшее известие: их родители обуглились вместе со сгоревшим домом, что их, малюток, невероятно осиротило. Пилюлю подсластить призвано богатство, которое осталось детям в качестве наследства, да вот только не увидят они своих несметных сокровищ, пока не достигнут совершеннолетия. И их отправляют на попечение к жадному, хитрому и подлому дальнему родственнику графу Олафу, решившему самолично заграбастать бодлеровские материальные залежи... Милейшие дети-фрики: отважная и сообразительная чирлидерша Вайолет, невыносимо интеллектуальный болтун Клаус и журчащая и кусающаяся малышка Санни. Они разыгрывают безумные скетчи под чутким руководством многоликого Олафа на фоне фантасмагорических компьютерных пейзажей, стилизованных под лучшую картинку Тима Бертона.
Жанр доброй рождественской комедии себя закономерно изжил и теперь вместо унылых сказочников актуальны либо асоциальные пьяницы, либо харизматичные комиксовые злодеи. К последним относится и граф Олаф в исполнении „человека с резиновым лицом" Джима Кэрри (ему, видимо, не дают спокойно спать лавры Питера Селлерса – он играет тут сразу 3 роли). Так и подмывает, глянув на этого седовласого, дракулообразного и пародийно-зловещего героя, принять его за Лемони Сникета, того самого, чье имя вынесено в заглавие фильма (собственно, никто не сомневается, что картину именно так и будут называть в обиходе). Ан нет, Сникет – это псевдоним писателя Дэниэла Хэндлера, наваявшего ряд презанятнейших, якобы детских книжек и повадившегося конкурировать с Джоан Роулинг. Правда, к нашей стране это не относится. Мы Поттеру конкурентов не ищем, тем более в шаловливом лице подозрительного неврастеника.

Кому Всем, кто хочет от души поржать.
Сколько ****

КИНО

Не то такси

НЬЮ-ЙОРКСКОЕ ТАКСИ (TAXI) США, 2004
Режиссер – Тим Стори
В ролях: Куин Латифа, Джимми Фэллон, Жизель Буидхен, Дженнифер Эспозито.





Американцы, как известно, охочи до удачного европейского и азиатского кино. Собрать максимальную кассу на чужой идее – это в лучших традициях голливудской маркетинговой игры. Только почему-то римейки у них всегда получаются блеклыми и неказистыми копиями оригиналов. Теперь сия участь постигла успевшую стать культовой французскую гонялку „Такси", детище промоутера Люка Бессона, которому, правда, самому и пришла идея адаптировать фильм для американской публики. Певица с луженой глоткой Куин Латифа, блеснувшая в мюзикле „Чикаго", в роли Сами Насери – само по себе комично и неожиданно. Впрочем, на этом все самое смешное и отрадное заканчивается. Эскапады безвкусных гэгов, пролетарский гарлемский юмор и абсолютное отсутствие элегантности в нью-йоркских „йеллоу кэбах", по виду напоминающих „волгу". Не чета парижскому Peugeot-406, который и был главным героем французской версии.

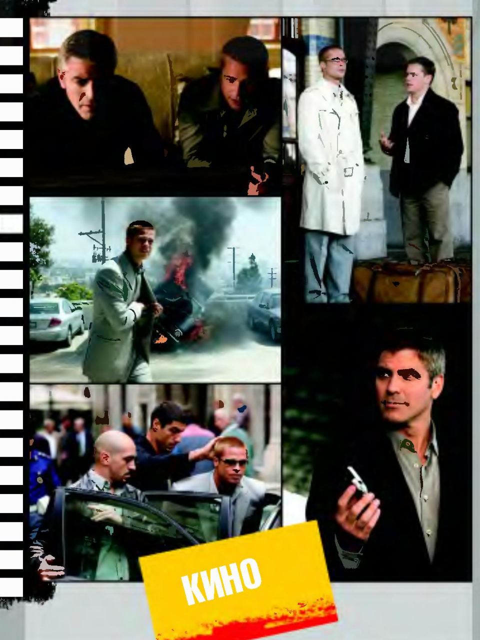
Кому Тем, кто в принципе смотрит все фильмы, где фигурируют автомобили.
Сколько ***

Ограбления продолжаются

ДВЕНАДЦАТЬ ДРУЗЕЙ ОУШЕНА (OCEAN'S TWELVE) США, 2004
Режиссер — Стивен Содерберг.
В ролях: Джордж Клуни, Брэд Питт, Джулия Робертс, Венсан Кассель и др.

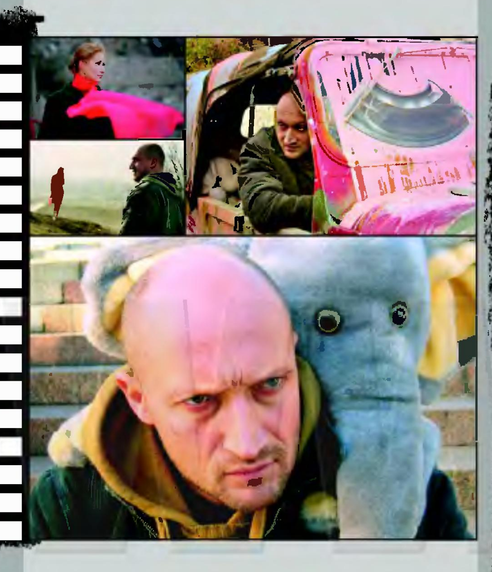
Невероятные приключения американцев в Европе – сиквел нашумевшего оушеновского безумия, случившегося несколько лет назад. Правда, теперь друзей стало на одного больше – дюжину замкнул Венсан Кассель. И снова бравая команда в сборе, готова к грандиозному ограблению, которое на сей раз одновременно планируется в Риме, Лондоне и Амстердаме. Но задача максимально усложнена тем, что банду обаятельных гангстеров преследует жертва ограбления в Лас-Вегасе из первой серии. Если учесть, что история эта предназначалась для другого фильма и в последний момент ее пришлось на скорую руку адаптировать под узнаваемых содерберговских героев, можно себе представить, насколько несовершенным и непрописанным вышел сценарий. Но великолепный актерский ансамбль искупает все сюжетные ляпы: фильм смотрится на одном дыхании и завораживает шуршанием глянцевой купюры, в него вложенной.

Кому Тем, кто в свое время протащился от „Одиннадцати друзей"...
Сколько ****



Гоша переродился

МАРС, РОССИЯ, 2004
Режиссер – Анна Меликян
В ролях: Гоша Куценко, Татьяна Самойлова, Евгения Добровольская, Елена Морозова.



Известный боксер Борис, уставший получать в каждом бою на ринге легкие сотрясения мозга, сел в поезд и отправился в первом попавшемся направлении в похвальном желании сбежать от себя. Жаль, до красной планеты он так и не добрался, но та приморская курортная глубинка, куда его в итоге доставили, оказалась тоже местом вполне себе инопланетным. Городок Марс наводнен милыми барышнями, работающими на фабрике мягких игрушек. Сентиментальное и сладостно-ностальгическое кино, тем не менее, не паточно и слезливо, а преобразование Гоши Куценко из железобетонного дуболома в романтического героя забавно и трогательно донельзя. Прокатчики, похоже, тщетно надеются, что фильм, провалившийся на большом экране, окупит себя на видео.

Кому Ассоциирующим свою харизму с бритоголовым образом Гоши Куценко.
Сколько ***



Три дня до „вышки"

ЖИЗНЬ ДЭВИДА ГЕЙЛА
(THE LIFE OF DAVID GALE) США, 2003
Режиссер – Алан Паркер
В ролях: Кэвин Спейси, Кейт Уинслет, Лора Линни.



Динамичный психологический триллер – конек легендарного английского отщепенца Алана Паркера.
Но здесь динамика обозначилась только ближе к середине фильма. Потому как начиналось все с „Молчания ягнят": героиня Уинслет наведывается в тюрьму и прилежно записывает все, что говорит заключенный там герой Спейси, профессор Техасского университета, посвятивший свою жизнь борьбе со смертной казнью. Однажды его самого, как казалось, случайно обвиняют в изнасиловании и убийстве студентки и приговаривают к высшей мере наказания, до исполнения которого осталось три дня.
В итоге триллер оборачивается манифестом, обозначающим главную линию творчества Паркера – борьбу против насквозь прогнившей системы.
DVD-дорожка с русскими титрами очень кстати, потому как блистательного Спейси нужно смотреть в оригинале, чтобы слышать его главный актерский инструмент – голос.

Кому Тем, кто тащится от Кейт Уинслет и кого еще не совсем задолбал вид американских тюрем.
Сколько ****

Зеленый возвращается!

ШРЕК-2
(SHREK 2) США, 2004



Медовый месяц прошел замечательно, и Шрек с Фионой уже собирались приступить к ведению счастливой личной жизни мирных зеленых существ, как на героев и, разумеется, их осла, свалилась новая напасть. Король и королева, также известные как мама и папа прежней Фионы, решили во что бы то ни стало благословить семейный союз. Шреку и его супруге приходится отправиться в Далекое-Далекое королевство с тем, чтобы с честью вынести все невзгоды и беды, которые свалятся на их несчастные головы с недовольством родителей и некоторыми новыми персонажами.
Вторая часть истории про зеленого великана получилась куда менее веселой, но не менее занимательной и интересной.
Мультфильм изобилует отличными пародиями на известные всему миру блокбастеры, начиная с „Чужого" и заканчивая „Человеком-пауком". Новые персонажи в лице кота Антонио Бандераса и Прекрасного принца Руперта Эверетта очень забавны, да и вообще „Шрек-2" производит крайне приятное впечатление, хотя и оказался куда более серьезным, чем его предшественник. Если вы хотите получить настоящее удовольствие от мультфильма – смотрите его на английском с русскими титрами. Дубляж в отношении подобных произведений – настоящее кощунство.
На диске имеется огромное количество бонусов, среди которых рассказ о том, как рисовался мультфильм, интервью с озвучившими его актерами, а также игры для маленьких зрителей. Правда, последние должны быть весьма продвинутыми – игры почему-то только на английском языке.

Кому Прогрессивному человечеству.
Сколько *****

DVD

Помнить или забыть

ВЕЧНОЕ СИЯНИЕ ЧИСТОГО РАЗУМА
(ETERNAL SUNSHINE OF THE SPOTLESS MIND) США, 2004
Режиссер – Мишель Гондри.
В ролях: Джим Кэрри, Кейт Уинслет, Кирстен Данст.

DVD



Унылый и зажатый интроверт Джоэль выясняет, что его экспансивная красноволосая подруга Клементина, будучи в страшной обиде, решила стереть несчастного из своей памяти и навсегда забыть об их отношениях. В отчаянии Джоэль решает поступить точно так же и отправляется в клинику, чтобы освободиться от собственных воспоминаний о любимой. Но когда специалисты запускают процесс, Джоэль начинает понимать, что вовсе не горит желанием избавиться от дорогого и близкого, напротив – жаждет все сохранить. Вопрос только в том, как это сделать: Джоэль без сознания и не в силах повлиять на „стирателей"...
Потрясающая картина по сценарию Чарли Кауфмана, где в совершенно не свойственной для него ипостаси потрясающе раскрылся Джим Кэрри. Ему и здесь удается немного покривляться перед камерой, но в остальном экс-Маску и бывшего Эйса Вентуру не узнать. Не менее хороша Кейт Уинслет, сумевшая, наконец, избавиться от штампа „хорошая актриса для плаксивых мелодрам" и сыгравшая безбашенную и очень симпатичную девчонку. Не испортили праздника и Кирстен Данст с Элайджей Вудом. Прекрасная игра актеров, отличный сюжет и великолепные съемки Гондри – слишком большое количество козырей, чтобы вы прошли мимо этой картины.
Из бонусов на диске – фильм о фильме, который, правда, получился каким-то невнятным, и крайне занимательное интервью с Джимом Кэрри и Мишелем Гондри.

Кому Тебе, если только ты не законченный циник.
Сколько *****

ТЕКСТ: Екатерина ГУЩИНА



Чтоб я помер

Напоминаем! В этой рубрике мы печатаем присланные вами невероятные истории, похожие на байки, но имевшие место быть. В случае публикации приславший получает скромный (но ведь не лишний!) гонорар! Итак…

БРАТАНЫ
Однажды выхожу рано утром на улицу. Вижу: некая дама гуляет со здоровенным бульдогом. Бредут они не спеша и проходят мимо автомобилей, стоящих во дворе. И вот приближаются к крутейшему „мерсу“, который к тому же уже заведен и собирается тронуться в путь. В этот момент бульдог решает таки сделать то, ради чего его и вывели в столь ранний час на улицу, и пристраивается к заднему колесу, поднимая заднюю лапу. На этом, самом интересном месте „мерс“ трогается с места. Но бульдог все же хочет доделать свои дела именно возле ЭТОГО колеса и бросается в погоню… Водила, видя такое дело в зеркале, тормозит и высовывает голову из окна. Голова его оказывается бритой наголо, размером чуть меньше полностью раскрытого окна и вообще как-то подозрительно напоминает бульдожью. А произнесенная им кульминационная фраза, обращенная к бульдогу, только подтверждает их сходство: „Ну шо, братан, поссы, я подожду!“
Прислал Геннодий из Москвы

Сме@уёчки

На курсах шоферов:
– Господи, сколько разных правил! Жизни человеческой не хватит, чтобы все их нарушить!

Девушка сдавала экзамен по вождению. Приходит домой вся в синяках и ссадинах. Отец:
– Ну как успехи?
– Да не спрашивай, на первом же повороте врезалась в грузовик.
– Выходит, провалила экзамен?
– Не знаю, инструктор погиб.

– Судя по протоколу, миссис Браун, вы наехали на четверых пешеходов за последние три недели.
– Нет, на троих.
– Но у меня здесь указано, что на четверых!
– Дело в том, что на одного идиота я наехала дважды.

Останавливает молодой гаишник водителя, проехавшего на красный свет:
– Ваши документы!
– Понимаешь, друг, забыл! Выпили с друзьями по двести – и забыл!
Гаишник не знает, что делать, бежит к начальнику патруля:
– Товарищ лейтенант! Там пьяный за рулем, еще и без документов!
Тот подходит к водителю:
– Ну-ка, дыхните!
Тот дышит.
– Вроде не пьяный… Документы есть?
– Пожалуйста, – протягивает документы.
– А что ж сержант говорит, что пьяный и без документов?
– Вы его послушайте, он еще расскажет, что я на красный свет проехал!

– Почему кто не курит, не пьет и с женщинами ни-ни, тот доживает до глубокой старости?
– Потому что, если человек дурак – то это надолго.

Доктор, я могу видеть сквозь стены – что мне делать?
– Идите в женскую баню!

Всплывают рядом две подводные лодки, русская и американская. Капитан-американец предупреждает своих, чтобы русским ничего такого лишнего не говорили, а то, мол, они обидчивые: чуть что – сразу: „Пятый отсек, готовсь! Торпедная атака!!!“ Будем, типа, любезны.
Потом выходит на палубу и кричит:
– Хэлло, рашен!
Русский капитан:
– Что?! X#$во покрашен? Пятый отсек, готовсь! Торпедная атака!

Встречаются два наркомана: парень и девушка. Парень у девушки спрашивает:
– Почему ты сегодня такая странная, помятая, побитая?
Она отвечает:
– По эскалатору ехала и задумалась.
– Ну и как?
– Три круга проехала…

Объявление: „Хронический алкоголик в третьем поколении быстро и безболезненно снимет любое кодирование“.

Стоят две девушки-подружки, беседуют. Одна так спокойненько разговаривает, а другая — то сумочку поправит, то губы языком оближет, то вздохнет томно, то волосы пригладит… Тут первая не выдерживает и говорит:
– Ну что ты все время кривляешься! Прямо как… как… голубая!

Идет операция. Хирург командует ассистенту:
– Скальпель… Тампон… Зажим. Тампон. Спирт. Зажим. Тампон. Спирт. Всем спирт! ПОМЯНЕМ…

Один мужик нашел бутылку. Открыл ее. Оттуда джин. Мужик ему и говорит:
– Исполни мое желание.
– Исполнить твое желание я не могу, – отвечает джин, – но могу тебе его отбить!

Словарный запас

Часть третья, заключительная
(начало в № №1, 2, 2004)

ПАПЫ КАРЛЫ – труженики автосервиса за работой.
ПАРАСЕНОК – ГУР – гидроусилитель руля.
ПРЕЛКА – Honda Prelude.
РОГА – боковые зеркала, расположенные на крыльях.
СКАЙ – правильное название N-Skyline.
СТОНАЛО – автомагнитола.
УНИТАЗ – ниша под сиденьем некоторых моделей мокиков для размещения шлема.
ФИЧА – непонятная опция в автокомпе (иероглифы).
ХРЮНДАЙ – автомобиль Hyundai.
ШУРШАЛКА – легкая японская машина.
ЭКСКУРСИЯ – торговый день, когда покупателей полно, а машины не покупают.
ЭЛЕКТРИЧКА – это Toyota Prius Gybrid из-за присутствия в нем электродвигателя.
ЯПОНМАРКА – автомобиль японского производства.

Предновогоднее письмо Деду Морозу

Дорогой Дедушка Мороз!

Я хорошо вел себя в этом году. Я много работал и даже перестал пить и курить. Я уже давно тебе не писал, поэтому решил попробовать еще раз. Ведь что было, то прошло, правда? (Я даже совсем не обиделся, когда соседка снизу так и не появилась у моего порога в то новогоднее утро; я знаю: ты ее приберег для себя.) Ну вот, а дальше мои пожелания, за выполнение любого из них тебе будет большое спасибо!

1. Nissan Skyline GTR (R32).
2. 9-секундный CRX, чтоб надрать зад „Нижнему“ и „Левому берегу“.
3. Уметь дрифтовать лучше, чем Drift King.
4. Цены на бензин в два раза ниже (да, и если получится чего-нибудь намудрить с качеством, – отдельное спасибо!)
5. 10 билетов на Токийский автосалон для меня и моих друзей.
6. Колеса, к которым не пристает тормозная пыль (ну или легкий способ стирать ее).
7. Кое-чего с ГАИшниками можно было бы сделать, но это ладно – это никому не удастся…
8. Симпатичный вид и быстрый ум.
9. Офис в пентхаусе с видом на модельное агентство.
10. Телескоп или бинокль.
11. Механика, который сумел бы запихнуть все что угодно в мою машину в течение часа.
12. Мотор, в котором не нужно менять масло каждые 3000 км или ёк…
13. Тупую „горячую“ блондинку, чтобы меняла масло каждые 1000 км.
14. Неразрушаемый передний бампер для моей „Сильвы“.
15. Бо-о-о-ольшой гараж с кондиционером и инструменты, чтобы хранить и ковырять мою „Сильву“ (а также Skyline GTR и 9-секундный CRX).
16. Хорошие сигареты и виски (я не бросил, я перестал!).
17. GTA St. Andreas, GT4, Juiced и другие, на твое усмотрение.
18. Дженнифер Лопес в виде моей новой подруги (ну или Жизель Бундхен, или Анжелину Джоли, или Холи Берри (но только вместе с костюмом Cat Women), или уж хотя бы ту темненькую справа, из рекламы Pioneer на задней обложке спецвыпуска „Тюнинга автомобилей“ № 4; выбирай сам.)

Как я уже говорил, любое из выполненного будет супер. Я ни разу не обижусь, если получится „что-нить“ совместить…. Я знаю, что J Lo сильно занята своей карьерой, но ведь на то он и Новый год, чтобы быть особенным. Заранее спасибо, Дедушка…

О пользе эвакуаторов





Выдержки из киигн А. Б. Залкиида „Революция и молодежь".

1. Не должио быть слишком раиието развития половой жизии в среде пролетариата.

2. Необходимо половое воздержаиие до брака, а брак возможеи лишь в состояиии полиой социальиой и биологической зрелости (т. е. в 20–25 лет).

3. Половая связь – зто лишь коиечиое завершеиие глубокой всестороииеи симпатии и привязаииости к объекту половой жизии.

4. Половой акт должеи быть лишь коиечиым звеиом в цепи глубоких и сложиых переживаиий, связывающих в даииый момоит любящих.

5. Половой акт ио должои часто повторяться.

6. Не иадо часто меиять половой объект. Помеиьше полового разиообразия!

7. Любовь должиа быть моиогамиой.

6. Половой подбор должеи строиться по лииии классовой, революциоиио-пролетарской целесообразиости. В любовиые отиошеиия ие должиы виоситься злемеиты флирта, ухаживаиия, кокетства и прочие методы социальио-полового завоеваиия.

9. Не должио быть ревиости. Не должио быть половых извращоиий.

10. Класс в ииторосах роволюциоииой цолосообразиости имоот право вмошаться в половую жизиь своих сочлоиов. Половоо должио во всём подчиияться классовому, иичом послодиому ио мошая, во всём ого обслуживая.

Раскопала ЮЛЬКА

КОМИКС

Girl's power

РИСОВАЛА Елена МЕЛЬЦЕР

1 Эй, девчонки! Спинку не потереть?

2 Без вас обойдемся! Лучше бы за пивом сходили.

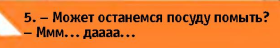


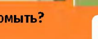
3 Решено, за это надо выпить!



4 Вечеринка в разгаре!

5. – Может останемся посуду помыть?
– Ммм... даааа...

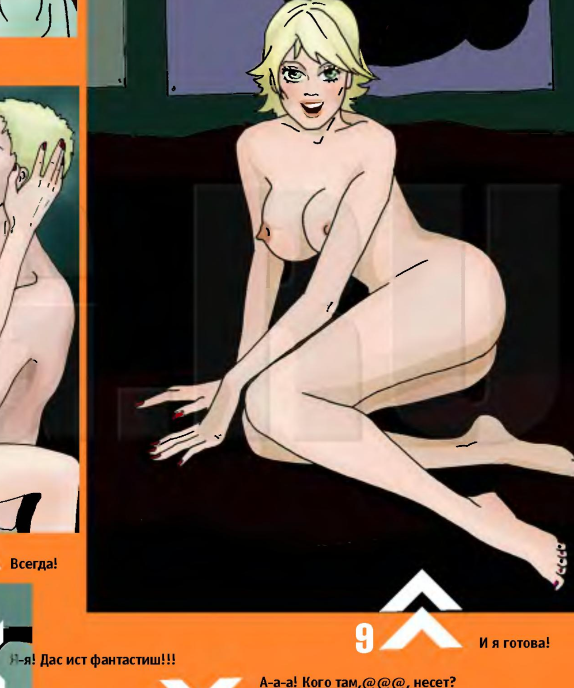




6 – Ну ладно, ребята! Вы тут убирайтесь, только мебель не поломайте :)
– Не волнуйтесь, шеф, мы аккуратно!

7 Ну что, милый, ты готов?

8 Всегда!



9 И я готова!



10 Я-я! Дас ист фантастиш!!!

А-а-а! Кого там,@@@, несет?



Продолжение следует...



„ФОРСАЖ" отрывается!

Каждый уважающий себя новый журнал всегда проводит вечеринку в честь собственного появления на свет. Ну там, со всякими гостями навороченными, морем пива, обнаженными девицами и так далее.
У нас отношение к вечеринкам двойственное: если честно, нам куда приятнее поторчать в родном гараже, поковыряться в любимом „мустанге" или просто на „Смотру" сгонять... Но! Мы очень хотели видеть тебя, читатель. Познакомиться. Послушать, за что ты обругал наши первые номера. Со скромной улыбкой принять похвалы. Разыграть для тебя кучу разнообразных призов от компаний **Budweiser Budvar и Activ pro.** Да просто выпить с тобой пенного напитка (или чего покрепче) за успех нашего общего дела! Все это мы и осуществили недавно в крайне драйвовом заведении „Крейзи гелз", что в развлекательном комплексе „Арлекино".
Ух, зажгли так зажгли! (Собственно, ты и сам всё видишь!) Ведущие, популярные персонажи с радио „Максимум" Бачинский и Стиллавин своими шуточками едва до инфаркта не доводили! Шампанское, томатный сок и бесподобный Budweiser лились рекой. От эротических танцев местных горячих девчонок захватывало дух! Призов разыграли море: от модных рейсеровских сумок до DVD-плееров. Певица Варвара оказалась весьма и весьма правильной особой...
Короче – все вышло более чем зачетно!
Что еще нужно для счастья?! Разве что новый номер „Форсажа"? Так ты его уже читаешь!
Да – и еще раз благодарим компании Budweiser Budvar и Activ pro за предоставленные призы! FSZ





ПРОДАЮ!
NISSAN SKYLINE R34
Цена: $18 000
Дополнительная инфо: 98 г/в, 2,5, АКПП, 77 000 км, 230 л. с., тюнинг впуск/выпуск, ксенон, музыка 4WD cd, обвес GT-r. Есть все и т. д. Ракета! Состояние идеальное.
Контакты: e-mail: potencial0ltd@yandex.ru;
тел 8 812 973 6795



NISSAN SKYLINE
Цена: $11 528
350 л. с. Спортивная коробка, тюнинг двигателя, титаны на 17, мост LSD, спортивная подвеска, спортивный глушитель, буст. Тюнинг-датчики давления наддува и температуры в/г, турбо-таймер.
727-9683 Роман



HONDA CIVIC COUPE
Цена: $19 000
Спортивные сидения, мотор DOHC VTEC, R34-Octane передний бампер, пороги Buddy Club, задний бампер Combat, металлические крылья Z3, алюминиевый стабилизатор, холодный впуск, металлические педали, R17.
8 926 210-6021 Сергей

NISSAN 300ZX Цена: $10 500
Ходовая, кузов, салон в отличном состоянии. Переборка двигателя (замена распредвалов, маслосъемных колпачков, колец, ремонт ГБЦ). Заправлен кондиционер, установлена сигнализация (на гарантии). Автомобиль с ЛЕВЫМ рулем, с КОРОТКОЙ базой (2 места), с МЕХАНИЧЕСКОЙ КПП!!!
8 926 526-4362 Илья



MITSUBISHI RVR
Цена: $7500
Очень мощный турбодвигатель — 220 л. с. По идеологии — абсолютно универсальная машина. Все в одном: семейный минивен с потрясающей трансформацией салона, отличная динамика, полный привод с хорошим клиренсом. В Москве 2 года. Состояние хорошее, за машиной ухаживаю.
504-5073 Дмитрий



TOYOTA SOARER Цена: $6800
TOYOTA-LEXUS SOARER 2,5 GT-L. Праворульный аналог Лексусов SC-класса. Супер-купе. Двигатель R6 2,5 л., twin tutbo, 280 л. с. В ПТС 130 л. с. — налог за л.с., страховка и прочие поборы — как за „Волгу". Салон комбинированный — кожа/дерево/велюр, все электро + электроное табло. Длина 5 м, снаряженный вес 1800 кг. R16x225x60. Ввоз 2001 г. Регистрация — МО, ТО-05, машина в МО.
8 916 802-5714 Сергей



NISSAN SKYLINE GTS-T
Цена $13 699 (торг)
Год выпуска: 1996. Пробег: 107000 км. Контактный телефон (916) 673-9000. Контактный e-mail: sev13@mail.ru Дополнительная информация: МКПП, RWD, пер. бамп. GTR, 17' ков. RAYS + 16' ориг., муз. Pioneer Hi-Fi, давл. Турбо 0,8 bar, комп. Greddy, турбо-тайм., буст-контр., blow-off и датчик BLITZ, выпуск A'pexi, 3 растяжки CUSCO, впуск HKS, распредвалы NISMO, амортиз. TEIN, ковш Bride, 4х точеч. ремн. Wilson, КПП Trust, руль Mine's пед. Sparco, 0-100 ~5.5, top ~280.

NISSAN SKYLINE GTt
Цена $21 000
Год выпуска: 1998. Контактный телефон: 8-9184402791
Контактный e-mail: SOLOMON23@MAIL.RU
Дополнительная информация 2.5 ТУРБО 280 Л/С ТЮНИНГ RALLI ART, ТУРБИНА КЕРАМИКА. КСЕНОН. КПП МУЛЬТИТРОНИК, АККУСТИКА: УСИЛИТЕЛЬ, САББУФЕР FUSION, БЕНЗАБАК SPARCO, DVD, MP3, MP4, TV, CD, ABS,SRS. ТЮНИНГОВАЯ СПОРТИВНАЯ СИСТЕМА. ДВИГАТЕЛЬ RB25-DET. ДИСКИ R17.



NISSAN SKYLINE R33 GT25T
Цена: $10 000, возможен торг
Год выпуска: 1995 Пробег: 65000 км
Контактный телефон: +79023393807
Контактный e-mail: dranitsyn@avtograd.ru
Дополнительная информация: купе, черный, автомат, наворочен, аукцион, без пробега по РФ.



TOYOTA CELICA 1997 г. в.
Цена: $14 500 торг.
Двигатель атмосферный (3S-GE) мощностью в 210 бешенных и нервных „пони". Голова BEAMS. Выпуск — 5 Zigen (выпускной коллектор и дальше все). Впуск — A'PEXi. Стойки — передние TEIN, регулируемые. Спортивные облегченные диски шеснадцатым радиусом с резиной Bridgestone Potenza, дождевые слики. Ну и немного приятных мелочей, как двух диновая магнитола, кожаный руль, ручка КПП — RAZO.
Телефон: 89165086666



ВАЗ 21083 2003 г. в.
Цена: $9 500
Двигатель — 16 клапанов, доработанная поршневая, колено, голова +АБиТ — с переключением 95-98, впуск, выпуск КПП — 6 ступеней, доработанное сцепление. Тормоза — все дисковые Подвеска. Доп. оборудование: биксенон, стеклоподъемники, зеркала, нестандартная оптика задняя, раскатка арок, доработка крышки багажника, шумоизоляция. Телефон: 89037107320



Объявления присылайте на Sale_FSZ@mediasign.ru Это бесплатно!